



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

조경학석사학위논문

지역관광 개념을 적용한
송추역말 활성화 계획

Revitalization Plan for Song-chu Railway village
with Local Tourism Strategy

2014년 2월

서울대학교 환경대학원
환경조경학과 조경학전공
김 석 원

지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화 계획

지도교수 손용훈

이 논문을 조경학석사학위논문으로 제출함

2013년 10월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과 조경학전공

김 석 원

김 석 원의 석사학위논문을 인준함

2013년 12월

위 원 장

成鍾祥



부 위 원 장

한기원



위

원

孫鍾勲



지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화 계획

서울대학교 환경대학원 환경조경학과 조경학 전공

김석원

지도교수: 손용훈

1900년대 중반부터 우리나라는 근대화 과정을 거치고 전국적으로 공업단지가 건설되기 시작하면서 그 당시 성행했던 다양한 산업과 연관되어 공장, 창고, 철도 등의 다양한 형태의 공업시설이 건설되었다. 그 후 1980년대에 들어서면서 중공업이 점차적으로 쇠퇴하는 등의 변화를 겪었고, 전국적으로 건설되었던 공업도시와 시설물은 원 기능을 상실하였으며, 이러한 산업화의 상징적 공간들이 유헬 공간으로 전모해왔다. 1990년대부터는 전국적으로 늘어나는 유헬 시설에 대하여 시대의 흔적을 가지고 있는 산업자원으로 인식하기 시작하였고, 재이용하기 위한 연구 활동과 사업이 진행하기 시작하였다. 이들 연구에서는 산업자원을 사회공통의 자원으로만 보는 것이 아닌 지역의 상징물이나 새로운 산업창조의 거점, 지역 활성화와 지역산업 재창조의 자원으로 인식해왔다.

이와 같이 지역 차원의 재생과 밀접한 관계를 가질 수 있는 산업화 시대의 시대성을 가진 시설물의 한 유형인 철도 교통은 우리나라가 현재까지의 산업구조 및 도시변화를 이루게 된 대표 시설 중 하나이다. 1899년 인천과 서울을 연결하는 경인선 철도가 개통되면서 전국 단위의 수송체계에 큰 변화가 시작되었고, 현재까지도 철도 교통은 산업 및 교통 발전에 가장 중요한 시설로 제 몫을 다하고 있다. 하지만 시간의 흐름에 따른 노후화라는 보편적인 이유 혹은 고속철도와 같은 더 편리한 교통수단의 발달과 철도청 내부 사정 및 정부의 시책 등의 이유로 철도가 운행이 중단되고 현재는 철도가 달리지 않는 폐선 및 휴선부지가 발생한다. 과거에는 마을과 마을 혹은 도시와 도시를 연결하며, 도심 내·외를 운행했던 철도가 원래의 기능을 상실하면서 물리적인 공간만 남게 되고, 부지 인근의 산업과 관련하여 거주하던 주민들은 형편상의 이유로 삶을 이어

오던 터전을 버리고 이주를 하게 된다. 현재에는 사람의 발길이 끊겨 낙후지역으로 인식되는 공간은 과거에는 철도가 운행했고, 역이 운영되었다는 큰 의미가 있다. 인근에 산, 계곡, 유원지 등 다양한 볼거리가 분포하고 있어 관광의 목적으로 열차가 운행한 경우도 있고, 해당 지역에서 생산되는 공업 및 산업물자를 운송하기 위해서 철도와 역 시설을 운영했을 수도 있다. 이렇듯 열차와 역 시설은 그 지역의 역사 그리고 장소성과 밀접한 관계를 맺고 있었다. 열차가 다니고 역이 건설되면서 많은 사람들이 왕래하게 되는 역전에는 자연스럽게 상업시설과 주거공간이 밀집하는 현상이 나타났고 역만의 공간이 아니라 역 일대는 보이지 않는 하나의 틀 안에서 공통의 장소적 특성을 가지고 있다.

이에 본 계획은 1960-70년대 교외지역에 분포하고 있는 수많은 유원지 방문을 위해서 운영했었던 서울 교외선의 역 중 하나인 송추역 일대의 장소 및 지역을 면밀하게 읽어낸 후 장소의 특성에 살려 관광계획을 수립한 후 지역 범위의 활성화를 수립하는 목적으로 연구를 진행하였다. 해당 지역은 철도청의 예산 부족 등의 사정으로 2004년 서울 교외선 운행이 중단됨에 따라 점차적으로 사람들의 방문이 감소하였다. 하지만 철도 운행당시에 조성된 1970년대의 흔적을 가지고 있으며 현재까지도 생활문화를 유지하면서 사람들이 살아가는 삶의 터전이다. 해당 지역의 매력 요소를 도출하고 활용 가능한 요소를 선별하기 위해 송추역 일대의 물리적 현황분석을 실시하였고, 지역 단위에서 역사 및 장소성을 분석하였으며, 지역주민의 생각과 다양한 이해관계자의 현재 상황을 파악하였다. 그 후 송추역 일대 및 지역에 대한 활성화를 도모하기 위해 본 연구에서는 다음과 같은 계획안을 제안하였다.

첫째, 송추 지역은 교외선 운행당시 ‘수도권의 관광지’ 라는 역사 및 시대적 특성을 가지고 있다. 이에 ‘그린투어리즘’, ‘에코뮤지엄’ 등과 같은 지역재생 및 마을 만들기의 기존 방법론에 대한 고찰을 통해 송추역 일대에 적용 가능한 ‘지역관광계획’의 개념을 수립 후 적용하였다. 이때 ‘지역’이라는 물리적 공간 활용범위는 본 계획에서 거점시설이 되는 송추역과 연대 할 수 있는 지역자원이 분포하는 범위로 커뮤니티조직이 가능한 영역으로 설정하였다.

둘째, 1960년대부터 현재까지 이 일대가 가진 역사적 맥락과 현재 해당 지역이 가

지고 있는 장소적 특성, 그리고 이해관계자의 생각을 읽어낸 후 해당 거주민 스스로의 의지에 의해 ‘송추역말(가칭) 협동조합’을 설립 후 송추역 공간의 활용과 지역 재생에 대한 미래상을 구체화 할 것을 제안하였다.

셋째, 송추역 영역에 대하여 ‘지역관광안내센터’로서 물리적 공간 활용계획안을 제시하여 지역 주민과 방문객의 소통공간으로 활용할 뿐만 아니라 지역단위 탐방이 가능하게끔 지역 자원의 주체들과의 연대를 통해서 ‘지역관광커뮤니티’를 조직하여 계절별, 연령별, 다양한 경험을 할 수 있는 행사와 프로그램을 제안하였다.

본 연구의 결과물인 ‘지역관광 개념을 도입한 송추역말 활성화 계획’은 한 시대에서는 조명을 받았지만 시대에 따른 산업구조의 변화에 의해 현재는 낙후되어 지역의 흉물로 남아 있는 시설물에 대한 재활용 방안을 제시하였고, 이러한 과정 속에서 인근에 거주하고 있는 주민의 목소리와, 이해관계자들의 생각, 본 연구자가 읽어낸 그 지역의 매력을 통합하여 계획의 결과물을 만들어내는 과정인 ‘프로세스 디자인’을 제시하였다. 이에 추후 해당 지역의 지자체인 양주시와 철도시설의 소유주인 철도청에게 있어서 이 일대 혹은 송추역에 대한 활용방안검토가 이루어 질 시 참고자료 및 청사진이 될 수 있다는 것에 의의가 있다.

주요어: 지역관광계획, 지역 활성화, 서울 교외선, 송추역, 송추유원지

학번: 2011-22339

목차

제1장 서론	1
제1절. 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	3
제2절. 연구의 범위	5
1. 공간적 범위	5
2. 내용적 범위	6
3. 연구의 흐름	8
제3절. 선행연구 검토 및 연구의 착안점	9
1. 기존 연구의 동향	9
2. 착안점 및 차별성	13
 제2장 이론적 고찰	14
제1절. 서울교외선 지역의 이해	14
1. 서울교외선의 역사적 맥락	14
2. 서울 교외선 폐선부지의 현 쟁점사항	20
3. 특성 및 활용가치 도출	21
제2절. 장소성 및 역사성과 연대한 지역관광계획	28
1. 기초개념 정립	28
2. 지역관광계획의 개념 및 범위	32
제3절. 사례연구	37
1. 국내사례	38
2. 국외사례	43
3. 사례분석의 종합	47

제3장 대상지 이해 및 분석	49
제1절. 대상지 광역 분석	49
1. 경기도 양주시 개요	49
2. 수도권 관광지로서의 양주시	50
제2절. 대상지 물리적 공간분석	56
1. 교통 및 접근성	56
2. 송추역 지역 공간의 이해	59
3. 시설물 현황	62
4. 역전 일대 상업시설 및 주거지역	64
제3절. 서울 교외선 송추역 일대의 역사적 맥락	67
1. 서울 교외선 개통과 송추역 일대의 변화	67
2. 1960-70년대와 유원지 문화와 송추지역	68
3. 교외선 폐선과 송추역사의 침체현상	69
제4절. 이해관계자 분석	70
1. 지방자치단체 및 공공기관	71
2. 방문객	72
3. 지역주민	72
4. 소결	73
제5절. 종합	74
1. 사람들의 기억 속 송추지역의 풍경	74
2. 방치된 시설물 및 상업 가로공간의 활용가치	78
3. 지역 자원의 거점시설로의 가능성	79
4. 지역관광계획의 가능성 도출	82
 제4장 지역관광계획의 수립	 84

제1절. 지역관광계획의 기본방향 설정	84
1. 계획의 기본방향	84
2. 본 계획의 전략	85
제2절. 송추역말 물리적·공간 활용계획의 개요	88
1. 계획의 전제사항	88
2. 단계별 조성계획	93
제3절. 송추역 일대 물리적·공간 활용계획	95
1. 송추역 영역 공간 활용계획	95
2. 마을 협동조합과 함께하는 마을 풍경 만들기 계획	102
제4절. 지역관광을 위한 프로그램 계획	112
1. 이용자별 행태를 고려한 프로그램 제안	112
2. 지역자원과 연대한 프로그램 계획	113
3. 지역관광 안내시스템 구축	116
제5절. 운영·관리계획	117
1. 조성기금의 마련	117
2. 주민이 주체가 되는 운영·관리계획	118
3. 지속적인 지역관광을 위한 홍보 및 이벤트	119
 제5장 결론 및 제언	 121
 참고 문헌	 123
 Abstract	 127

표 목차

<표 1-1> 시대별 폐 선로부지에 대한 활용연구	9
<표 1-2> 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구	11
<표 1-3> 선행 연구의 착안점 및 차별성 도출	13
<표 2-1> 철도시설 폐지의 유형	22
<표 2-2> 간이역의 영향권별 대표 시설 및 세부요소	23
<표 2-3> 지역 자원의 분류	30
<표 2-4> 곡성 섬진강 기차마을 개요	38
<표 2-5> 능내리 연꽃마을 개요	39
<표 2-6> 인천근대개항 거리 개요	40
<표 2-7> 강촌 레일파크 개요	41
<표 2-8> 테마야선 공원 개요	43
<표 2-9> 키류우 개요	44
<표 2-10> 코사카 광산마을 개요	46
<표 2-11> 국·내외 사례분석의 비교 분석	48
<표 3-1> 양주시 행정구역 및 면적	50
<표 3-2> 장흥면 관광 활성화 계획	51
<표 3-3> 양주의 자연형 관광자원	52
<표 3-4> 양주의 테마 체험형 관광자원	53
<표 3-5> 양주의 역사·문화 관광자원	54
<표 3-6> 양주의 역사·문화 관광자원	55
<표 3-7> 양주시의 축제	56
<표 3-8> 대중교통 운행구간	58
<표 3-9> 철도건설법상 철도시설 분류	62
<표 3-10> 송추 역전 상업시설의 기본정보	65
<표 3-11> 호국로 일대 상업시설의 기본정보	66
<표 3-12> 지역주민 인터뷰 내용	73
<표 3-13> 송추 지역의 다양한 지역자원에 대한 분류	79

<표 3-14> 지역관광계획 수립의 가능성 도출	83
<표 4-1> 전략별 활용 가능 영역과 목표설정	88
<표 4-2> 주민 인터뷰를 통한 ‘송추역말(가칭) 협동조합’ 조직 가능성 도출 ...	90
<표 4-3> 송추역 영역 공간 활용계획에 대한 개요	95
<표 4-4> 송추역 영역 공간 활용방안 개요	96
<표 4-5> 마을 풍경 만들기 계획에 대한 개요	102
<표 4-6> 사진자료를 통해서 도출한 70년대 가로공간 요소	103
<표 4-7> 송추 지역 마을 풍경 만들기 계획의 개요	104
<표 4-8> 이용자의 다양한 연령대를 고려한 프로그램 제안	113
<표 4-9> 지역자원과 연대한 프로그램	114
<표 4-10> 계절별 송추역 마을의 생활권 문화 경험 및 프로그램	115
<표 4-11> 정부, 지자체 및 기타단체 시범사업 및 공모사업	117
<표 4-12> 송추 지역 축제와 각 시행주체 및 이용자의 역할	120

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구의 공간적 범위	5
〈그림 1-2〉 연구의 내용적 범위	6
〈그림 1-3〉 본 연구의 흐름	8
〈그림 2-1〉 우리나라 철도교통의 변천과정	14
〈그림 2-2〉 서울교외선의 개통	15
〈그림 2-3〉 연도별 ‘서울교외선’ 신문 기재 통계자료	15
〈그림 2-4〉 교외선을 이용한 유원지 방문	16
〈그림 2-5〉 1970년대의 문화와 서울 교외선	17
〈그림 2-6〉 교외선의 다양한 시도	18
〈그림 2-7〉 2004년 4월 1일 마지막으로 운행한 교외선	18
〈그림 2-8〉 철도관광 5대 벨트 사업 및 평화생명벨트사업 단계별 추진사항	21
〈그림 2-9〉 폐선부지의 범위 재정립에 따른 본 연구의 활용범위 설정	23
〈그림 2-10〉 좌_교외선 안에서 통기타를 치며 여흥 즐기는 젊은이들	24
〈그림 2-11〉 서울 교외선 폐선부지의 특성 및 활용가치	25
〈그림 2-12〉 송추역 일대의 다양한 지역자원	27
〈그림 2-13〉 ‘장소성’의 개념과 지역 활성화전략과의 관계	28
〈그림 2-14〉 그린투어리즘, 농촌관광 농업관광의 위계와 농촌관광의 개념도	33
〈그림 2-15〉 크뢰조 몽소 레민 이코워제 조직 관계도와 에코뮤지엄의 유산개념	34
〈그림 2-16〉 지역관광계획의 개념	35
〈그림 2-17〉 지역관광계획의 범위	36
〈그림 2-18〉 사례 연구 대상지의 위치	37
〈그림 2-19〉 구곡성역 일대 기차마을 전경과 열차팬션	38
〈그림 2-20〉 능내리 연꽃 밭과 능내역 일대	39
〈그림 2-21〉 인천근대개항 거리와 인천아트플랫폼	40
〈그림 2-22〉 김유정역, 레일바이크 모습	42
〈그림 2-23〉 오타루 운하지역 내 테미야선 공원	43
〈그림 2-24〉 키류우시 골목길 및 톱날형 지붕을 가진 공장지대	44

〈그림 2-25〉 코사카 광산마을	46
〈그림 3-1〉 대상지 위치	49
〈그림 3-2〉 양주시 관광지도	50
〈그림 3-3〉 장흥면 관광권역	51
〈그림 3-4〉 송추역 일대 대중교통 현황	57
〈그림 3-5〉 송추역사 일대 공간의 이해	59
〈그림 3-6〉 상업밀집지역에 대한 공간의 이해	60
〈그림 3-7〉 송추역전 재개발지역에 대한 공간이해	61
〈그림 3-8〉 선로일대 현황사진	63
〈그림 3-9〉 역 시설 현황사진	63
〈그림 3-10〉 연계시설 현황사진	64
〈그림 3-11〉 송추 역전의 상업밀집지역	65
〈그림 3-12〉 호국로 일대의 상업밀집지역	66
〈그림 3-13〉 과거 송추유원지 입구의 상업밀집지역	67
〈그림 3-14〉 신문기사를 통해서 본 송추지역	68
〈그림 3-15〉 사진자료를 통해서 본 송추지역	69
〈그림 3-16〉 송추 지역의 다양한 이해관계자	70
〈그림 3-17〉 지역관광계획의 가능성을 위한 이해관계자의 태도	74
〈그림 3-18〉 1965-66년과 현재의 송추삼거리모습, 송추지역 항공사진	75
〈그림 3-19〉 과거 방문객과 지역주민의 기억에서 도출해 낸 송추지역의 원풍경	77
〈그림 3-20〉 송추지역의 시설물 및 가로공간에 대한 활용	78
〈그림 3-21〉 행원도예, 송추 로얄수영장	80
〈그림 3-22〉 장흥숲길, 송추계곡	80
〈그림 3-23〉 우남아파트 노인회가 조성한 거리 꽃밭, 카페 베르힐 내부모습	81
〈그림 3-24〉 송추역, 지역자원, 거주민, 상업가로의 과거 및 현재의 위치	82
〈그림 4-1〉 계획의 기본방향 설정	84
〈그림 4-2〉 계획의 전략	85
〈그림 4-3〉 활용 가능한 철도 공간 및 시설물	86
〈그림 4-4〉 송추역 일대 상업밀집지역	86
〈그림 4-5〉 송추역(거점시설)과 연대 가능한 지역자원	87

〈그림 4-6〉 송추역말(가칭) 협동조합'의 조직도	89
〈그림 4-7〉 도시계획 및 행정계획 검토사항	92
〈그림 4-8〉 협동조합의 조직과정과 계획안 수립과정	93
〈그림 4-9〉 송추역 영역 공간 활용	95
〈그림 4-10〉 송추역 영역 활용 계획	97
〈그림 4-11〉 '송추역말 관광안내센터'의 예상 풍경	98
〈그림 4-12〉 '함께 만드는 공원'의 예상 풍경	99
〈그림 4-13〉 컨테이너의 기능에 대한 새로운 시각	100
〈그림 4-14〉 '송추 놀이터'의 예상 풍경	100
〈그림 4-15〉 송추 놀이터와 지역자원과의 연계	101
〈그림 4-16〉 사진 자료를 통해서 본 1970년대 서울 교외지역의 모습	102
〈그림 4-17〉 상업 가로에 대한 경관가이드 라인과 예상 풍경	105
〈그림 4-18〉 마을 풍경 만들기 평면 계획안	106
〈그림 4-19〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	107
〈그림 4-20〉 '추억 속 그 길' 모습	107
〈그림 4-21〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	108
〈그림 4-22〉 '송추 마을 길' 모습	109
〈그림 4-23〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	109
〈그림 4-24〉 '유원지 가는 길' 모습	110
〈그림 4-25〉 지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화계획 마스터플랜	111
〈그림 4-26〉 송추역말 일대의 다양한 프로그램	112
〈그림 4-27〉 송추 지역에서의 체험할 수 있는 경험	114
〈그림 4-28〉 연 단위 송추 지역의 체험 및 경험 활동	115
〈그림 4-29〉 지역관광을 위한 안내시스템 구축	116
〈그림 4-30〉 지역관광계획에서 주민이 주체가 되기 위한 과정	118

제1장 서론

제1절. 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

우리나라는 1900년대 중반부터 공업중심의 근대화 과정을 거치면서 전국적으로 공업단지가 건설되었으며 다양한 산업과 연계하여 공장, 창고, 철도 등의 다양한 시설이 건설되었다. 하지만 1980년대에 들어서면서부터 중공업이 점차적으로 쇠퇴하면서 산업구조의 변화가 시작되었으며, 공단 시설의 노후화, 공업지대 이전, 새로운 산업의 발전 등의 이유로 공업도시의 기능을 상실하기 시작하였고 지역 내 공장부지, 철도시설과 같은 산업화의 상징적 공간들이 유헴 공간으로 전모해왔다. 1990년대부터 전국적으로 늘어나는 유헴 지역의 시설에 대해 시대의 흔적을 가지고 있는 산업자원으로 인식하기 시작하였고, 재이용하기 위한 연구를 진행하기 시작하였다. 이들 연구에서는 산업자원을 사회공통의 자원으로만 보는 것이 아닌 지역의 상징물이나 새로운 산업창조의 거점, 지역 활성화와 지역산업 재창조의 자원으로 인식해왔다.¹⁾

우리나라가 산업·공업의 과정을 통해서 현재까지의 도시변화를 이루게 된 대표적인 원인 중 하나로 철도 교통의 발달을 들 수 있다. 이에 산업화시대의 공간 유형 중 폐 철도 부지는 공업중심의 산업화가 성행했던 1960-70년대의 가장 큰 상징물 중 하나로 분류한다. 1899년 인천과 서울을 연결하는 경인선 철도가 개통되고, 1905년 부산과 서울을 연결하는 경부선 철도가 개통되면서 전국 차원의 수송체계에 큰 변화가 생기기 시작하였고, 현재까지 철도 교통은 산업 및 교통 발전에 가장 중요한 시설로 제 몫을 다하고 있다. 하지만 시대가 바뀌면서 철도부지 역시 유헴 시설로 전모하게 되는데, 이는 다른 공간과 같이 시간의 흐름에 따른 노후화라는 보편적인 이유 때문에 폐선 되는 경우도 있지만 고속철도(KTX)와

1) 강동진외 2명(2003), “산업유산의 개념과 보전방법분석”, 『국토계획』 388, p. 8.

같은 더 편리한 교통수단의 발달, 철도청 내부 사정, 정부의 시책 등의 이유로 운행이 중단되기도 한다.²⁾ 과거에는 마을과 마을 혹은 도시와 도시를 연결하며, 도심 내·외를 운행했던 철도가 원 기능을 상실하면서 철도와 역사(驛舍)와 같은 물리적인 공간만 남게 되고, 부지 인근의 산업과 관련하여 거주하던 주민들은 경제적 혹은 개인 형편상의 이유로 삶을 이어오던 터전을 버리고 이주를 하게 된다. 현재에는 사람의 발길이 끊겨 낙후지역으로 인식되는 지역에 있어 과거 열차가 다니고, 역이 건설되어 운영되었다는 것은 큰 의미가 있다. 역 인근에 산, 계곡, 유원지 등 다양한 볼거리가 분포하고 있어 관광의 목적으로 열차가 운행한 경우도 있고, 그 지역에서 생산되는 공업 및 산업물자를 운송하기 위해서 열차와 역 시설을 운영했을 수도 있다. 이렇듯 열차와 역 시설은 그 지역의 역사 그리고 장소성과 밀접한 관계를 맺고 있었다. 열차가 다니고 역이 건설되면서 많은 사람들이 왕래하게 되는 역전에는 자연스럽게 상업시설과 주거공간이 밀집하는 현상이 나타났고 역만의 공간이 아니라 역 일대는 보이지 않는 하나의 틀 안에서 공통의 장소적 특성을 가지고 있다.

해외뿐만 아니라 우리나라 역시 산업화시대의 유산에 대한 다양한 활용방안을 제시해오고 있다. 하지만 기존에 제시해왔던 다양한 활용방안에서는 시설 및 공간이 위치하고 있는 그 지역만의 역사 혹은 장소의 고유성과의 연대성을 읽어내지 못할 뿐만 아니라 운행 당시부터 인근에 거주해왔던 지역민의 의견을 수렴하지 못하고 있다. 현재에는 하나의 지역에 있어서 흠뻑 남아버린 1960-70년대 산업화시대의 흔적들은 과거에는 많은 사람들이 친구, 가족들과 함께 오가며 시간을 보내고 추억을 쌓던 곳일 뿐만 아니라, 그 일대에 거주하던 주민에게는 삶의 터전이며 어렸을 적 대부분의 기억이 공유될 수 있는 공간이며, 그 일대의 산업구조와도 밀접한 관계를 가진 공간이다. 현재 우리나라 산업구조에 대한 전망을 예상해 본다면 앞으로 더 많은 시대적 산업유산이 발생할 것으로 예상되며 앞으로 발생하게 될 이러한 산업유산의 특성을 가진 공간에 대하여 그 지역만의 시대적 역사성, 장소성 및 물리적인 특수성을 고려한 활용방안이 제시되어야 할 것이다.

2) 강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회』 제12권 제1호, p. 106.

2. 연구의 목적

1900년대 중반은 우리나라 산업구조의 기초를 다진 시기로 그 시대에 성행했던 산업과 관련된 수많은 건조물과 시설물은 시대의 흔적을 가진 채 현재까지 고스란히 남아있다. 그러한 시설물은 위치하고 있는 지역과의 관계 속에서 다양한 이야기를 가지고 있지만, 관리 없이 방치되어 혐오스러운 공간으로 전모되거나 그 가치를 인식 받지 못하여 해체되는 현상이 발생하고 있다. 또한 산업구조가 변화함에 따라 그 지역에 거주하던 사람들 역시 타 지역으로 이주하고, 해당 지역의 원풍경은 사라지는 현상이 나타나고 있는 실정이다. 이에 1960-70년대 산업화 과정 때 번성했던 지역과 그 지역에 위치하고 있는 시대와 밀접한 관계를 맺고 있는 시설물 및 건조물에 대하여 심도 있는 고민을 통해 지역차원에서의 재 활용계획이 필요한 시점이다.

최근 우리나라에서는 경춘선, 경인선과 같이 수도권에 위치한 운행이 중단된 철도시설 뿐만 아니라 장항, 군산, 광주 등 지방도시 혹은 교외 지역의 운행이 중단된 유휴공간을 활용하려는 움직임이 나타나고 있다. 하지만 현재 시행하고 있는 폐 선로 부지에 대한 활용계획은 공간이 지니고 있는 선형의 영역에 휴게공간을 조성하여 주변 시민들이 쉴 수 있는 공원을 조성하는 물리적 활용이 중점을 이루고 있다. 또한 폐 선로의 물질적 활용을 통한 레일바이크시설물³⁾을 도입하는 하드웨어적 활용방안과 이동수단이었던 원 기능의 소프트웨어적 성격을 도입하여 자전거도로를 조성하여 인근 주민과 관광객들의 참여를 유도한다. 현 시행되고 있는 대부분의 계획에서는 구체적인 활용방안 및 과정을 제시하고 있지만 계획의 수립과정에서 부지가 가지고 있었던 지역 및 장소적인 특성과 연관된 내용이 미흡하며, 이와 연대하여 발생 할 수 있는 지역 주민과의 관계성 및 여러 이해관계자에 대한 분석이 진행되지 않고 있다.

철도는 물자의 이동에 있어서 중요한 역할을 했을 뿐만 아니라, 1960-70년대 사람들이 원거리를 이동하기 위한 가장 중요한 교통수단 중 하나였다. 지역과 지

3) 최근 7년 동안 우리나라에는 강원도에 정선, 삼척, 춘천, 경기도에 양평, 경상북도에 문경, 전라남도에 여수, 곡성, 충청남도에 보령 등 총 10개의 지방자치단체에서 레일바이크 사업을 시작하여 운영하고 있으며, 앞으로도 10개의 자치단체에서 추가로 이 사업을 추진할 예정이다. 하지만, 가장 성공적이라는 정선의 레일바이크 이용객이 2010년을 정점으로 하향 정체되었으며, 2009년 전북 남원시가 설치한 레일바이크는 수익을 내지 못해 방치되는 등 애물단지로 전락했다. (정면구 기자, KBS 뉴스, 2012. 12. 08)

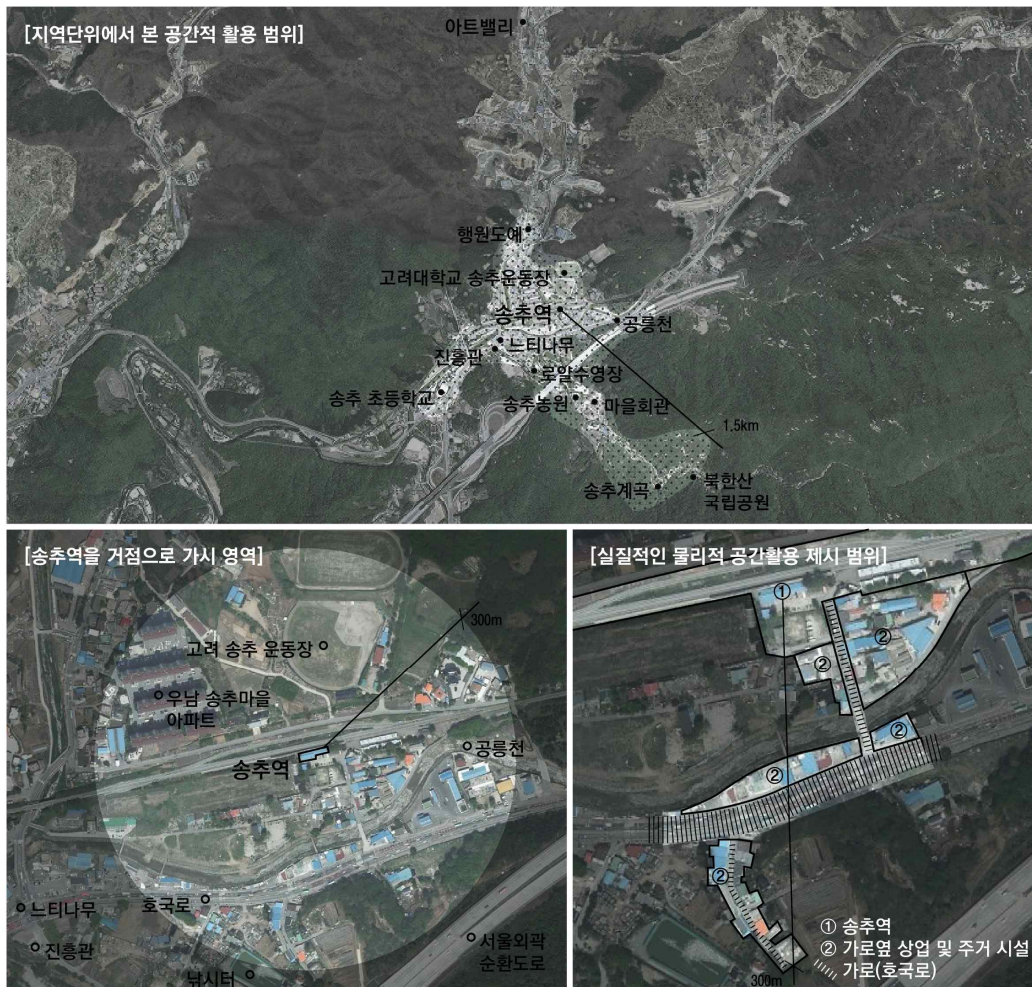
역을 연결하여 사람과 물자의 이동을 용이하게 했을 뿐만 아니라 도심에서 교외 지역의 다양한 자연·문화를 향유할 수 있는 유원지와 같은 관광지를 가기 위해 철도를 운행하기도 했다. 철도가 운행되었다는 것은 사람이 철도를 타기 위한 역사가 함께 존재하며, 대부분의 역사는 접근의 편리성이라는 이유 때문에 마을의 중심이나 교통의 요충지에 건설되었다. 하지만 그와 반대로 철도가 운행되기 시작하고 역사를 중심으로 집성촌이 형성되는 경우도 있다. 이러한 경우에는 철도를 이용하는 사람들을 위하여 역전 공간에 다양한 편의시설과 상업시설들이 밀집되는 현상이 나타난다. 즉 철도 부지는 기차가 다니는 철로, 철로와 역전 공간을 이어주는 역할을 하는 역사, 그리고 철도가 운행하면서 자연스럽게 형성된 역전 공간을 묶어 집합적 개념의 장소적 특성을 가지고 있고 그 지역의 산업구조 및 역사와 밀접한 관계가 있다.

이에 본 연구는 기존 연구에서의 한정적이었던 공간적 활용범위를 폐 선로, 폐쇄된 구 역사 외에 역전 마을의 주거, 상업 공간, 철도 부지와 관계가 있는 거점 공간 등을 포함한 지역 단위의 커뮤니티를 조직할 수 있는 영역을 활용범위로 재설정하고, 그 지역의 범주 안에서 송추역이 과거 지니고 있는 장소적 특성을 토대로 주민들의 의견뿐만 아니라 다양한 이해관계자의 의견을 종합한 후 세부적으로 활용방안을 제시한다. 연구의 진행과정에서 현재 거주하고 있는 주민과 교외선 운행당시 방문 경험이 있는 사람들의 기억을 토대로 '원풍경 지도'를 작성하여 계획 수립의 목표설정을 위한 청사진으로 제작한다. 또한 지역 단위에서의 활성화를 위해 송추역을 거점으로 인근에 분포하고 있는 다양한 지역자원을 발굴하고, 이해관계자의 연결망을 분석하여 지역 단위의 관광커뮤니티를 통한 프로그램 계획을 수립하는 것을 목적으로 한다.

제2절. 연구의 범위

1. 공간적 범위

서울 교외선 운행당시 송추역이 지니고 있었던 송추 지역의 관광거점으로서의 기능을 다시 살려, 침체된 지역 활성화를 도모하기 위하여 경기도 양주시 장흥면 울대리에 위치한 송추역 일대를 포함한 영역을 연구의 대상으로 선정하였다.

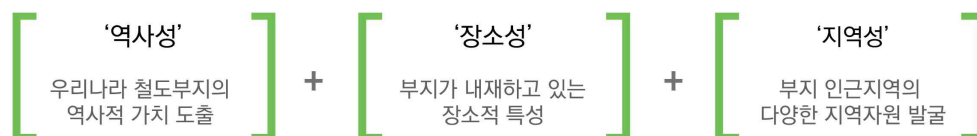


〈그림 1-1〉 연구의 공간적 범위

수도권에 위치하고 있는 서울 교외선 폐선부지 및 송추역 일대는 1960 - 70년대 서울시민들이 북한산과 송추 계곡, 야외 수영장, 낚시터가기위해 거쳤던 관문 역할을 하였다. 현재까지 교외선 운행 당시 형성된 상업과 관련된 시설 및 건조물이 가로 옆으로 남아있지만, 재개발 되지 않아 조성 당시인 1960-70년대의 분위기를 자아내고 있다. 서울교외선이 폐선 된 후 송추역 일대에는 방문객이 현저하게 줄어들고, 상업 지구는 급격히 낙후되기 시작했다. 이에 본 연구에서는 현재 이용되고 있지 않은 송추역을 포함하여 송추유원지로 가기위한 가로 공간인 현재의 '호국로 597번 길'과 '호국로', 그리고 그와 접해있는 상업 및 주거 공간을 연구의 공간적 범위로 하여 연구를 진행하였다.

2. 내용적 범위

본 연구는 지속적으로 발생할 폐선부지의 활용에 있어 그 공간이 가지고 있는 장소성에 관한 연구를 통해 지역과 연대한 계획을 수립해야 한다는 연구의 배경과 연구의 목적을 고려하여 '역사성, 장소성, 지역성' 세 가지의 내용적 범위를 다루고 있다.



〈그림 1-2〉 연구의 내용적 범위

첫째, 1990년대부터 지속적으로 발생하는 폐선부지 및 폐간이역의 발생 배경 연구를 통해 폐선부지가 한 시대의 유물임을 도출하여 우리나라 철도부지의 역사적 가치를 도출한다. 또한 선행 연구와 이론적 고찰을 통해 그 유희공간이 가지고 있는 유산적 가치를 인식하고, 그에 따른 적절한 보존과 개발의 범위를 선택한 활용방안을 제시한다.

둘째, 부지가 가지고 있는 장소적 특성을 고려한다. 기차와 기차역은 도시 혹은

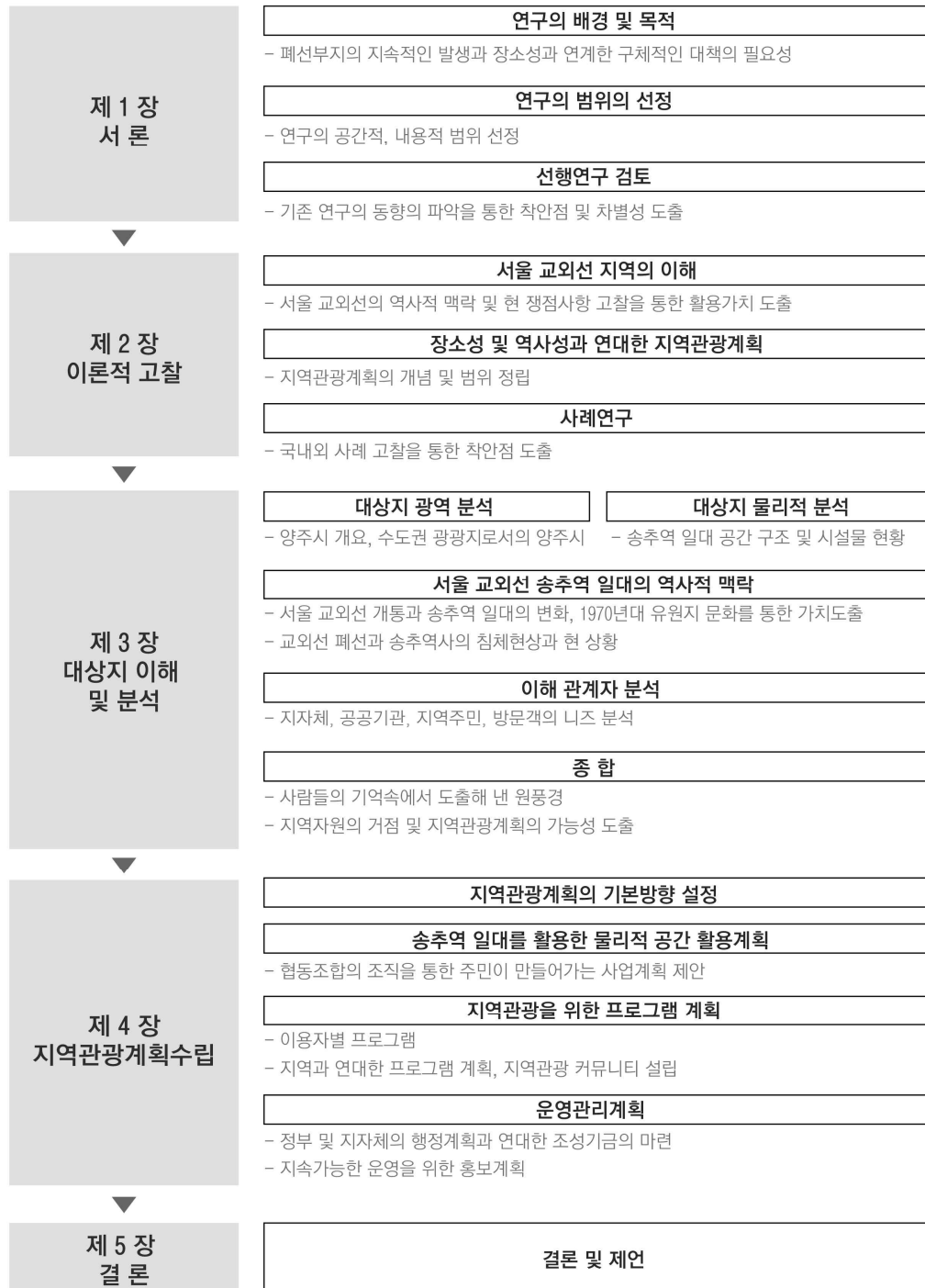
은 마을이라는 장소에 있어 큰 의미를 가진다. 기차가 운행하기 시작하면서 이동 시간이 줄어들어 당일에 교외 관광이 가능해졌으며, 기차역 주변은 자연스럽게 교통의 접점으로서의 기능을 수행하면서 사람들이 모여들게 되었다. 상업행위를 위해 상업지구가 자연스럽게 형성되고, 주거공간도 형성되었다. 또한, 기차를 이용하여 마을을 출입하는 사람은 기차역을 통과하게 되면서 기차역은 마을 입구가 되었다.⁴⁾ 그런 의미에서 볼 때, 현재는 유희공간으로 남아 있는 서울 교외선 폐선 부지에는 운행당시 그 공간을 이용했던 사람들과 현재까지 그 지역에 살아온 사람들의 기억과 행태⁵⁾가 남아있고 그것은 그 장소의 정체성을 지니고 있다고 볼 수 있다. 그러한 정체성을 보존할 수 있는 장소적 활용방법을 제시하는 것이 이번 연구의 두 번째 연구의 범위이다.

셋째, 기존 폐선부지활용에서 제안되었던 계획 고찰을 통해 현재까지 실시되었던 계획안의 한계점을 도출하며, 부지가 가지고 있는 구체적인 현황과 특성, 현장조사, 인터뷰를 통해 기존에 있는 지역의 다양한 지역자원을 발굴하여, 해당 부지와 연대하는 방법을 통한 지역적인 특성을 고려한 활용방안을 제시한다.

4) “새로운 문물 중 행락과 가장 직접적으로 관련되며 큰 영향을 미친 것은 단연 기차와 전차다. 기차나 전차와 같은 대량 운송수단이 가져 온 영향은 크게 다음의 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫 번째는 이전에는 상상할 수 없을 만큼의 인원이 단체로 여행을 할 수 있다는 것이다. (중간생략) 두 번째는 기차역의 발생이다. 기차역 주변은 새로운 교통의 요지로서의 기능뿐만 아니라 각종물품과 사람들이 모여들게 된다. 도시를 들고나는 사람들이 모두 이 기차역을 통과하므로 기차역은 도시의 새로운 얼굴이 된다.”, 황기원(2009), 『한국 행락문화의 변천과정』, 서울대학교출판문화원, pp. 93-4.

5) “개인이나 집단, 혹은 대중에 의해서건 일단 장소의 정체성이 형성되면, 그것을 받아들일만한 사회적 상호작용을 허용한다. 또 장소의 정체성이 사회 내에서 정당화되는 한, 장소 정체성은 계속 유지될 것이다. 정체성이 영적 교감이나 공동체 내부의 경험을 통해서 육성되는 곳에서는, 그 장소의 상징과 중요성이 의미를 유지하는 한, 계속해서 그 정체성은 지속 될 것이다”, Edward Relph(1973), “Place and Placelessness”, Pion, London, p. 137.

3. 연구의 흐름



〈그림 1-3〉 본 연구의 흐름

제3절. 선행연구 검토 및 연구의 착안점

1. 기존 연구의 동향

1) 폐 선로부지에 대한 활용연구

〈표 1-1〉 시대별 폐 선로부지에 대한 활용연구

연구자	논문명	연도	키워드
한기홍	“경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2005	재생, 맥락, 참여, 허브 오픈스페이스, 네트워크
이재희	“구 장항역 주변 철도유희부지를 활용한 조경설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2008	도시단절, 커뮤니티, 소통, 문화
전경숙	“지속가능한 도시 재생 관점에서 본 광주광역시 폐선부지 푸른길 공원의 의의”, 『한국도시지리학회지』 제12권 3호	2009	도시단절, 커뮤니티, 소통, 문화
박만식 조경진	“군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회』 제1호 pp. 57-60	2010	선형공원, 폐선부지, 가독성
강동진 장주은	“철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.	2011	산업유산, 재활용, 지역재생
성삼엽 한경돈	“경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12	2011	도시계획, 공간구상, 환경디자인
우서희	“경전선 철도노선을 활용한 슬로트레인 계획 및 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	관광철도, 슬로라이프, 철도문화유산
정광조	“폐선부지를 활용한 트레일 계획 : 구 경춘선 청평역-김유정역을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	걷기, 트레일, 폐선부지, 경춘선
함정훈 최유종	“랜즈케이프 어바니즘(The Landscape Urbanism)이론을 적용한 폐선부지의 재활성화 방안에 관한 연구_문경선 폐선부지의 활용 연구”, 『건설기술연구소』 제30권 1호 pp. 133-42.	2011	도시재생, 재활성화, 랜즈케이프 어바니즘

폐 선로부지에 대한 연구는 2000년대 초반부터 시작되었으며 유희지로 전모한 공간에 대한 지속가능한 활용을 위해서 지금까지도 많은 연구가 진행되고 있다.

한기홍(2005)은 경춘선 폐선부지 구간 중 성북역에서 화랑대역 구간에 대해서 현황분석 후 폐선부지 주변의 다양한 행태를 담을 수 있는 소통의 축의 3가지의 개념을 도출하였으며, 지역 주민과 자치구, 소유주간의 의견교환과 협력 그리고 관심이 있어야 한다고 연구계획에서 제시했다.⁶⁾

박만식·조경진(2010)은 철도 폐선부지가 갖는 시간성이라는 역사적 가치를 강조하고 이를 보존함과 동시에 새로운 시도를 통해 도시의 가독성을 높이는 요소로 활용하는 방법론을 제안했고, 연구를 통해 현대도시의 대안적 공원으로 주목 받고 있는 선형공원의 또 다른 활용가치에 대한 다른 시각을 제시할 수 있는 계기가 될 것으로 기대하였다.⁷⁾

장주은·강동진(2011)은 근대기에 형성된 철도교통 관련 시설을 산업유산으로 인식하였으며, 폐선 부지의 활용에 있어서 장기적인 시간적 여유를 가지고 다양한 관련주체들의 상보적인 관계 속에서의 자발적인 참여를 통한 유지·관리가 지속될 때 지역재생의 효과가 발생할 수 있음을 제시하였다.⁸⁾

성삼엽(2011)은 대상지의 토지이용과 관할구역인 노원구의 다양한 인프라 파악, 대상지역의 활용방향 제안에 필요한 요소 파악, 대상지역에서 갖추어지지 않은 요소를 파악하는 방법 등 정밀한 현황조사방법을 수행했다. 본 연구에서 제안된 공간구상은 지역 전체의 활성화와 거주자 및 지역주민과의 상호 유익한 관계를 유도하는 방향의 모색하였다.⁹⁾

우서희(2011)와 정광조(2011)은 각각 경전선과 경춘선에 슬로트레인과 트레일 계획을 도입해 거점공간에 대한 조경설계안을 제시함과 동시에 선로를 이용한 프로그램적 활용에 중점을 두어 이용자들에게 읽혀지고 직·간접적으로 체험 할 수 있는 공간을 연출하는 것을 연구의 목적으로 하였다.

초창기의 연구는 부지가 가지고 있는 물리적 특성과 지리적 여건 지역적 특성

6) 한기홍(2005), “경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

7) 박만식·조경진(2010), “군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회』 제1호 pp. 57-60

8) 강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

9) 성삼엽·한경돈(2011), “경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12

을 고려하여 선형의 공원을 제시하고 주민들을 다양한 공간을 제시했다면, 최근 연구에서는 거시적 관점인 도시 혹은 지역 차원 및 선로 주변에서 경험할 수 있는 경관에 대한 해석과 지역의 고유자원과의 연계성을 계획안에 포함하는 것을 알 수 있다.

2) 장소연구를 통한 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구

〈표 1-2〉 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구

연구자	논문명	연도	키워드
박휘	“생태관광 도입을 통한 동강의 지속가능한 발전계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	1999	
김경찬	“농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2008	농촌관광, 농촌관광마을, 공간특성
강신겸	“문화관광을 통한 수변공간 및 근대역사자원 재생 전략-나주 영산포를 중심으로” 『전남대학교 지역개발연구』 제43권 1호 pp.129-143	2011	재생, 문화관광
김지나	“지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	장소마케팅, 스토리텔링
심현남	“안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문	2011	문화경관, 관광환경, 스토리텔링
김효중	“관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향 -장소성 인식을 조절효과로”, 『관광경영연구』 제53권 0호 pp. 117-42.	2012	장소성, 스토리텔링, 만족도
이병훈	“스토리텔링구현을 통한 농촌관광마을에서의 장소성 확보-개실마을의 사례를 중심으로”, 『농촌계획, 제18권 1호 pp. 47-57.	2012	농촌관광, 스토리텔링, 장소성
양희은	“인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2013	지역자원분석, 지역커뮤니티
이혁진 최성환	“일본 돗토리현(鳥取縣)의 지역관광에 관한 연구-돗토리, 구라요시, 요나고, 사카미나토시를 중심으로”, 『한국사지리지학회지』 제23권 1호 pp. 107-19.	2013	지역관광, 만화콘텐츠, 도시마케팅

산업화 시대의 산물이 위치한 침체된 공간을 하나의 지역으로 규명하고, 지역 범위에서의 재활성화를 위하여 지역관광계획을 수립하는 연구는 아직 우리나라에

서 진행되지 않는 방법론이므로, 이와 유사한 방법론이라고 할 수 있는 지역 활성화, 지역재생, 농촌관광 등 의 키워드를 통해서 서울대학교 환경대학원을 포함하여 시기별로 총 9개의 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 사례연구를 선별했다. 환경대학원내에서도 관광에 관한 연구는 1970년대 중반부터 실시하였으나, 농촌, 녹색, 생태 관광의 개념은 2000년대 초반부터 진행되었다.

김경찬(2008)은 농업관광, 농촌관광, 그리고 녹색관광의 비교를 통해서 농촌관광의 개념과 범위를 제시하였고, 농촌관광마을을 공간적인 관점에서 바라보고 그 공간을 규모별로 광역적 마을, 마을 단위, 시설 단위로 나누어 각 공간별 문제점을 도출하였다는데 의의가 있다.¹⁰⁾

김지나(2011)는 충북 제천시를 사례로 지역의 공간에 대해서 스토리텔링의 중층구조를 파악하기 위해서 장소와 장소성을 활용한 지역 재생의 한 방법으로 스토리텔링 기법의 중요성을 강조했다.¹¹⁾

심현남(2011)은 안동시의 낙동강유역 인근에 분포하고 있는 다양한 풍경 중 문화경관을 정의하고, 이와 연계하여 탐방로를 구축하여 방문객에게 다양한 풍경을 경험할 수 있는 공간을 설계하였다.¹²⁾

이병훈(2012)은 개실마을을 연구 대상지로 선정하여 농촌마을의 장소성과 역사성 및 지역성을 고려한 스토리텔링구현을 통하여서 지역주민이 참여하여 만들어 가는 장소에 대한 연구를 실시했다.

양희은(2013)은 인천 배다리지역의 생활권 문화에 대한 심층적인 현환분석 및 연구를 통해서 지역자원을 도출해 냈고, 이를 토대로 에코뮤지엄을 제안하여 지역 발전 및 방문객에게 다양한 경험제공을 계획했다.¹³⁾

최근 연구의 동향을 보면 지역자원의 개념과, 주민의 생활권문화, 그리고 주민 주도형의 개념이 제시되고 있다. 과거에는 정부나 지자체 주도형의 관광 및 지역 재생계획이 세워졌지만, 현 시점에서는 주민이 주체가 되고, 주민의 생활권 문화 또한 지역의 고유자원이 될 수 있으며, 방문객과 소통할 수 있는 요소가 될 수

10) 김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

11) 김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

12) 심현남(2011), “안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문

13) 양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

있다는 것을 도출할 수 있었다.

2. 착안점 및 차별성

두 범주 안에서의 선행연구 고찰을 통해서 도출해낸 본 연구에의 착안점과 차별성은 다음과 같다.

〈표 1-3〉 선행 연구의 착안점 및 차별성 도출

	착안점	차별성
폐 선로부지 에 대한 활용연구	<ul style="list-style-type: none"> - 한기홍(2005): 지역이 가진 문제점을 도출하고 관주도형이 아닌 지역민과 토지소유주, 지자체의 협력관계를 통한 유지관리 필요 - 박만식·조경진(2010): 선형의 물리적 공간과 역사에 대한 공간 활용, 폐선부지만 본 것이 아니라 도시적 차원에서의 연결망으로써의 계획안 - 강동진·장주은(2011): 철도시설에 대한 산업유산적 가치인식 - 성삼엽·한경돈(2011): 폐 선로부지 뿐만 아니라 '폐선지역'에 대한 고찰 	<ul style="list-style-type: none"> - 역사성, 장소성 지역성을 가진 공간으로의 폐선부지 해석- 폐선 부지의 활용 가능 영역을 지역 단위의 커뮤니티의 범주로 인식 - 철도의 물리적 특성과 관련된 프로그램이 아닌 지역의 다양한 문화·자연·사회자원과 연대한 프로그램 도입 - 주민과 과거 방문객의 기억 속에서 지역에 대한 원풍경 이미지를 도면화
지역 활성화 및 지역관광 수립에 관한 연구	<ul style="list-style-type: none"> - 김경찬(2008): 농촌관광과 녹색관광 개념연구를 통한 지역관광계획의 개념 도출 - 강신겸(2011), 양희은(2013): 현장에서 다양한 지역자원을 발굴 해 낸 후 계획안과 연대한 프로그램 제안 - 김지나(2011): 지역에 대한 심층적인 이해를 통한 그 지역만의 스토리 및 매력 찾기 	<ul style="list-style-type: none"> - 지역의 범주를 행정단위가 아닌 하나의 거점을 둔 다음에 그와 연관된 공간들로 묶어서 새로운 단위로 봄 - 지역 활성화에 있어서 새로운 공간 창출보다는 지역이 가지고 있던 매력을 도출해내고, 고유자원발굴에 더 초점을 맞춤 - 주민 스스로가 주체가 되어 계획안을 만들어가는 프로세스디자인제시

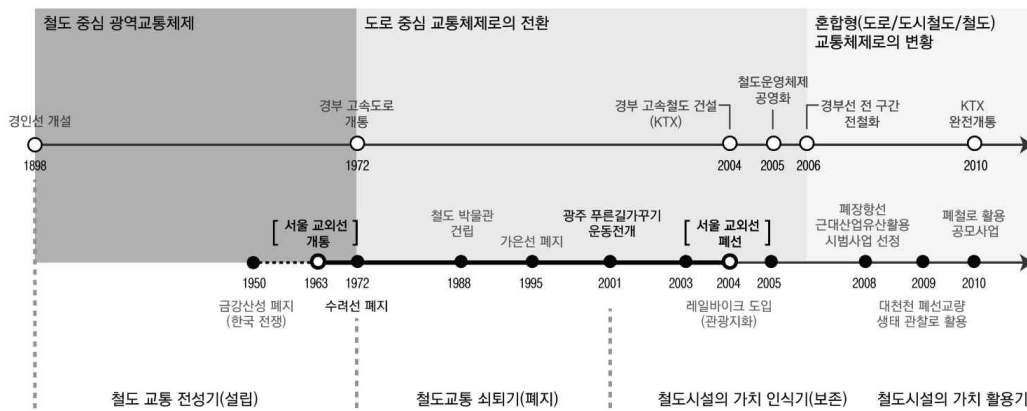
제2장 이론적 고찰

제1절. 서울교외선 지역의 이해

1. 서울교외선의 역사적 맥락

1) 서울교외선의 개통

산업화의 대표적인 상징물인 철도 교통은 마을 혹은 도시를 이동하기 위한 수단으로 지역 간의 소통기능을 담당해왔을 뿐만 아니라 공업 혹은 농업에 관련된 물자를 이동하는 역할을 해왔다. 1898년, 서울-인천 간 경인선 철도와 1905년, 울-부산 간 경부선 철도의 개통은 우리나라 국토의 중심과 지방간의 연결망에 있어서 많은 변화를 가져왔고, 지금까지 110여 년 동안 철도는 우리나라의 산업 및 교통발전에 있어 가장 중요한 기반시설로 그 역할을 해왔다.¹⁴⁾



〈그림 2-1〉 우리나라 철도교통의 변천과정

자료: 강동진·장주은(2011. 2) 재구성

우리나라 철도교통의 변천에서 본 연구의 대상지인 서울 교외선은 1963년 개

14) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재 활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시 설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

통되었다. 신문이 기재된 기사내용을 통해서 보면 서울 교외선의 경우는 산업물자 혹은 단순한 인구 수송을 위한 타 지역의 철도와는 달리 대 도시인 서울에서는 쉽게 볼 수 없는 산과 계곡, 관광지 및 교외의 유원지를 방문하기 위한 목적으로 이용했던 것으로 나타난다.

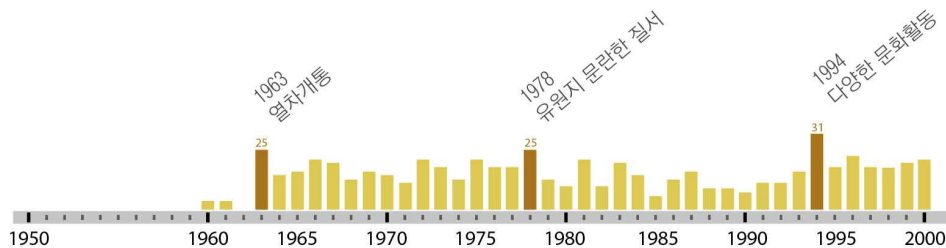


〈그림 2-2〉 서울교외선의 개통

자료: 경향신문, 동아일보(1963.08.20), 네이버 라이브러리 재구성

2) 1960 - 70년대 행락문화와 서울교외선

연도별로 '서울 교외선'이 신문기사에 기재된 자료를 보면 다음과 같다.



〈그림 2-3〉 연도별 '서울교외선' 신문 기재 통계자료

자료: 네이버 라이브러리 재구성¹⁵⁾

네이버 라이브러리에서 제공하는 과거 신문 열람서비스에서 '서울 교외선'을 검색한 결과 경향신문 206회, 동아일보 219회, 매일경제 99회 한겨레 33회로 총

15) newslibrary.naver.com

557회에 교외선과 관련된 기사가 신문에 기재되었다. 분석 자료를 통해 알 수 있듯이, 서울교외선과 관련된 기사내용은 기차가 운행되었던 기간 동안 꾸준히 기재되었고 특히, 1963년 전 구간이 개통 되던 해 총 25개의 기사에서 개통 소식과 이용객의 행태에 관한 내용을 다루었다. ‘고생열차’, ‘만원열차’ 등 기차의 이용객의 증가에 관한 기사를 통해 많은 이용객들이 교외의 유원지 혹은 관광명소를 방문하기 위해 교외선을 이용한 것으로 나타난다.



〈그림 2-4〉 교외선을 이용한 유원지 방문

자료: 1.경향신문(1963.08.26), 2.동아일보(1965.04.27), 3.동아일보(1969.03.31.), 4.경향신문(1969.09.29)

1965년 4월 27일 동아일보에 ‘능, 명소, 근교에 산재 교외선 이용’이란 제목으로 기재된 내용을 보면 서울시 교외선은 능곡에서 의정부에 이르는 서울시 북쪽의 여러 놀이터를 연결해 놓았다고 말하고 있으며, 가장 알맞은 곳은 송추근방이라고 언급하고 있다. 또한 교외선 열차는 아침 8시 10분부터 저녁 6시 10분까지 2시간 간격으로 서울역에서 출발하였으며, 차임은 74원이라고 밝히고 있다. 1969년 9월 29일 경향신문의 ‘흥겨운 유원지의 포장마차’라는 제목의 기사내용에서는

말이 이끌며 좌석이 마련되어 있고 포장까지 되어있는 마차가 유원지 숲길을 달리며 상업행위를 한 사실을 알 수 있다.



〈그림 2-5〉 1970년대의 문화와 서울 교외선
자료: 1.경향신문(1972.04.19), 2.동아일보(1978.05.22)

1972년 4월 19일 일자의 경향신문을 보면 옛 추억을 되살리기 위해 모습을 감췄던 증기기관차가 서울시교외선에 다시 운영한다는 기사가 실렸다. 또한 1978년도에는 운행이 시작된 해와 같은 총 25개의 기사에서 서울 교외선에 관한 내용이 기재되었지만 대부분은 유원지와 인근지역의 문란한 질서에 관한 내용이다.

3) 1990년대 문화와 서울 교외선

1994년도에는 감소된 탑승객을 끌어들이기 위한 다양한 시도들에 대한 기록을 볼 수 있다. 활용 방안으로는 인근 명소와 연계한 관광코스 제안¹⁶⁾, 하이트맥주회사와 협업한 맥주를 무료로 제공하는 맥주열차¹⁷⁾, 기차를 타고 이동하면 야경을 관람할 수 있는 낭만열차¹⁸⁾, 향수를 불러일으키는 증기기관차 운행 등의 내용의 기사¹⁹⁾ 등이 총 31회 등재되었다.

-
- 16) 『경향신문』 (1997. 11. 26)
 - 17) 『경향신문』 (1998. 05. 18)
 - 18) 『한겨레신문』 (1999. 11. 05)
 - 19) 『경향신문』 (1999. 04. 06)

은 고속철도가 개통함에 따라 적자를 면치 못하고 2004년 4월 1일부로 화물 열차 전용 선로로 변경되었다.²¹⁾ 교외선 운행종료 당일 오마이 뉴스에 실린 서울교외선 폐지에 대한 기사 내용은 다음과 같다.

“아버지가 물려주신 수동 카메라로 열심히 기념 촬영을 하고 있던 강진영(20)씨는 ‘수능을 준비하던 시절 힘들 때마다 교외선을 타며 큰 위안을 얻었다’며 ‘대학에 들어가 여자 친구가 생기면 꼭 같이 오고 싶었는데, 여자 친구가 생기기 전에 열차가 사라져 섭섭하다’고 운을 뗐다. 강씨는 ‘고속철도의 경우엔 덜컹거리는 기차의 참 맛을 느낄 수 없을 것’ 같이라며 ‘느린 것도 나름의 소중한 값어치가 있는데, 서울 교외선은 물론 통일호가 전부 사라져 버려 안타까울 뿐’이라고 아쉬움을 토로했다.

마지막 교외선을 타기 위해 인천에서 왔다는 윤혜영(46)씨도 친구들과 기념 촬영을 하느라 여념이 없었다. 시간을 정확히 확인하지 못해 무려 세 시간을 기다려 탑승했다는 윤씨는 ‘이젠 어느덧 대학생 자녀를 둔 나이가 되어 버렸지만 열차를 타니 7, 80년대 대학 시절의 감흥이 느껴진다.’며 기다린 보람이 있다고 흡족해 했다. 윤씨는 ‘기다려야 탈 수 있는 열차, 기다림을 배우고 느낄 수 있는 열차’로 교외선을 정의하며 ‘시대가 빨라지면서 시설은 좋아졌지만 과거 열차에서 느꼈던 편안함이 사라져 아쉽다’고 전했다. (중략) 이 날의 스타는 마지막 교외선을 운행했던 강필구(40) 기관사였다. 기념 촬영과 사인 요청 등 승객들의 요구에 넉살 좋은 웃음으로 화답한 강씨는 교외선과 특별한 인연이 있다. 강 씨가 지방에 있다가 서울에 올라왔을 때 처음 견습했던 열차가 교외선이었는데, 그 인연 때문인지 교외선 마지막 열차를 그가 운행하게 된 것이다. 강씨는 ‘매일 출퇴근 하느라 교외선을 이용하던 고정 손님들이 눈에 밝힐 것’고 감회를 털어놓았다. 그는 ‘많은 사람들이 교외선을 이용하던, 힘이 들고 어려운 시절일수록 오히려 추억과 정이 쌓이는 것’ 같이라며 ‘교외선을 아쉬워하는 사람들로 인해 수요가 늘어나 다른 방법으로 교외선이 부분적으로나마 되살아났으면 한다.’는 바람을 전했다.

‘아! 아! 안내 말씀드리겠습니다. 운전 정지 관계로 잠시 정차하겠습니다.’

강필구 기관사의 안내 방송에 그 누구도 짜증을 내는 사람은 없었다. 마지막 교외선 안의 풍경은 여유로웠고 편안해 보였다. 두 손을 꼭 잡고 아무 말 없이 앉아있던 노부부, 손자 손녀에게 마지막 교외선을 태워 주고 싶었다는 할머니, 천천히 캔맥주를 마시며 창밖을 바라보는 사람, 교외선 풍경을 전화로 누군가에게 속삭이는 사람 등. 그들의 모습은 따뜻하고 유쾌한 교외선과 꼭 닮아 있었다.“

21) 김진석, “의정부 가는 마지막 교외선입니다.—역사 속으로 사라지는 서울 교외선”, 『오마이뉴스』 (2004.04.01)

2. 서울 교외선 폐선부지의 현 쟁점사항

1) 서울·수도권 '버려진 철도' 서울 교외선 전철화 촉구

교외선의 재 운행은 일대에 거주하는 주민들에겐 큰 관심거리이며, 매년 공약으로 제시되는 내용이다.²²⁾ 2010년 교외선 전철화 사업 예비타당성 조사에서는 사업성이 부족하다는 이유로 보류 판정을 받았고, 교외선 일대에 거주하는 주민들은 서울 교외선의 재 운영을 요구에 따라 2011년 교외선이 지나는 경기 의정부·고양·양주 등 3개 자치단체와 시민들이 기존 철로를 활용한 전철복선화 사업의 조기 추진을 요구하기 시작하였다. 그 후 제2차 국가철도망구축계획 후반기(2016~2020년) 착수사업으로는 반영되어 있는 것으로 파악되지만,²³⁾ 현재까지 운행이 중단된 상태로 방치되어 있다.

2) 양주 송추역, 문체부 '문화 디자인 프로젝트' 선정누락

송추역은 2012년 3월 문화체육관광부에서 공모한 문화디자인프로젝트사업²⁴⁾에 '송추역! 정지된 시간을 돌린다.'란 주제로 응모하여 서류심사와 현장실사를 거쳐 같은 해 4월 13일 경북 영주시 회방사역과 함께 대상 사업지로 선정됐다. 이에 양주시는 수도권 근교 최고의 유원지였으나 지난 2004년 교외선 운행 중단에 따라 폐쇄되어 8년 동안 방치되어 있던 송추역에 국·시비 등 2억 원을 투입하여 2012년 12월까지 지역문화의 커뮤니티 장소로 제공한다는 계획안을 발표했다.²⁵⁾ 하지만 간이역 공간이 협소하다는 이유와 향후 지자체에서 해당 사업을 추진할만한 예산을 확보하는데 어려움이 있을 것이라는 이유로 사업의 지원 조건이 미달되어 사업의 대상지에서 누락되었다.

3) 한국철도공사, 철도관광 5대 벨트 구축 사업

2013년 한국철도공사는 '철도관광 5대 벨트', '여행·체험·힐링이 융합된 테마열차' 등을 통해 새로운 여행 패러다임을 제시하고 있다. '철도관광 5대 벨트'는 낙

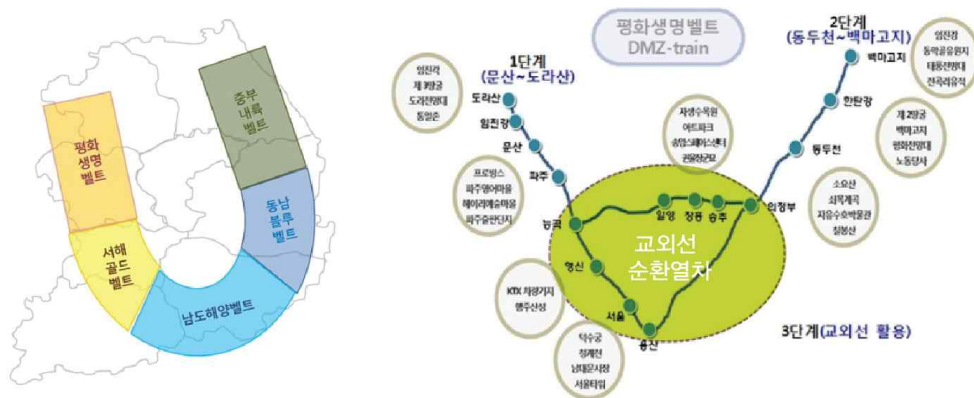
22) 주민 인터뷰 내용(2013.10.09)

23) "서울·수도권 '버려진 철도' 서울 교외선 전철화 촉구", 『경향신문』 (2011.10.04)

24) 문화생활로부터 소외된 지역에 위치한 소규모 기차역의 공공적 디자인 개선을 통해 문화적 공간 모델 형성 및 공간문화 인식을 확산시키는 프로그램(문화관광체육부 홈페이지)

25) 이상현, "양주 송추역, '문화 디자인 프로젝트' 선정", 『경기일보』 (2012.04.12)

후됐지만 자연경관이 빼어난 선로, 시골역 등 기존의 철도 기반을 이용해 특화된 지역 관광자원을 재창조해낸다는 계획 아래 도입됐다. 이를 통해 이용객들은 새롭고 신선한 철도여행의 즐거움을 만끽하고, 국가는 폐철도 등 국가재원을 재활용할 수 있게 됐다. 이 사업은 중부내륙·남도해양·평화생명·서해안골드·동용블루 등으로 짜였다.²⁶⁾ 5개의 주요 사업 중 '평화생명벨트'사업은 1단계 계획으로 경의선 문산역-도라산역 DMZ 관광열차를 편성하고, 2단계로는 경원선 동두천역-백마고지역 DMZ관광열차를 운행한다. 그리고 1·2단계 개통 후 본 연구의 대상지인 서울역-교외선-의정부 구간 외곽순환 야경열차를 운행 검토할 예정이다.²⁷⁾



〈그림 2-8〉 철도관광 5대 벨트 사업 및 평화생명벨트사업 단계별 추진사항
자료: 경인일보(2013.05.29)

3. 특성 및 활용가치 도출

1) 서울 교외선 폐선부지 범위의 설정

철도가 폐선 되는 대부분의 이유는 서울교외선의 폐지 이유와 같이 대체 교통·운송수단의 등장으로 인한 이용객의 감소에 의한 적자운영에 의한 것과 시대의 변화에 따른 지역산업의 쇠퇴, 그리고 그 외에 국가 혹은 철도공사의 정책 변경에 따른 노선의 변경 등이 있다.

26) 김중화, “코레일, 철도관광 5대벨트 구축으로 ‘여행의 새 패러다임’ 제시”, 『경인일보』 (2013.05.29)

27) 황준, “철원군-한국철도공사 ‘평화생명벨트 DMZ-train’ 조성”, 『News 1』 (201309.23).

〈표 2-1〉 철도시설 폐지의 유형

유형	폐지원인	입지적 조건	국내시설의 예	공간적 특성
영업성 감소	이용객 감소 (대체 교통수단의 등장)	농·산촌 지역 등	서울 교외선을 포함한 대부분의 폐철도 시설	<u>폐 간이역을 배경으로 넓은 농경지 및 산줄기 등을 볼 수 있으며, 경관과 풍치가 뛰어나</u>
	지역산업 쇠퇴로 인한 물자 수송 수요 축소	근대산업시설 지역(광업·염전업·항만업 등)	가은선, 문경선, 당인리선, 수려선, 장항선 및 관련 역사	폐 간이역 주변으로 <u>근대 산업을 대변하는 시설들(공장, 창고, 항구 등)</u> 을 찾아 볼 수 있음
정책 변경	자동차 및 보행 등 교통체증 문제 초래	도시지역	경전선(광주선), 경의선(용산선) 등	폐 간이역을 중심으로 폐 선부지가 <u>선형의 오픈스페이스</u> 를 형성하고 있음
	철도의 고속화		경부선(가야선), 분당선 등	
노선 변경	지하화 건설	도시지역	호남선(강경선, 대불선), 중앙선(망우선) 등	개발된 도시지역 사이에 선형의 폐선부지가 입지함
	도심구간 이설: 도시개발에 장애가 되는 철도 노선	도시 중심지역	경전선(광주선), 동해선(부전선) 등	
	노선 합리화: 선로개량 및 굴곡부분 직선화로 인한 폐지공간	지역 간 연계 구간	장항선, 동해선, 경전선(진해선) 등	폐(간이)역을 중심으로 농경지와 산지가 형성되며, 역을 중심으로 <u>기개발된 소도시와 마을이 입지함</u>

자료: 강동진·장주은(2011) 재구성²⁸⁾

철도 교통의 대부분 장거리를 연결하는 망을 구축하고 있고, 도시 내부에 자리 잡았던 역사를 제외하고는 대부분의 선로는 지역과 지역을 연결하고 있다. 특히, 산업화 시대의 공업지대와 항만시설의 물자를 도시로 이동하기 위한 목적으로 개통되는 경우가 많았고, 교외선과 마찬가지로 지역 관광의 목적, 인구의 수송의 목적 등으로 개통되었다. 그런 까닭으로 선로 주변은 도시내부에서는 볼 수 없는 우리나라 국토의 자연경관과 문화경관이 펼쳐져 있을 뿐만 아니라,²⁹⁾ 운행

28) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론, 『한국도시계획학회지』 제2권 제1호, p. 110.

29) “철도 교통시설은 산업유산의 중별 유형 체계에서 ‘교통토목 부문’으로 분류되며, 기능상 ‘산업 인프라형’이며, 잔존자원의 분포상황별로는 선 중심형 또는 면 중심 형으로 정의된다. ‘철도교통 관련

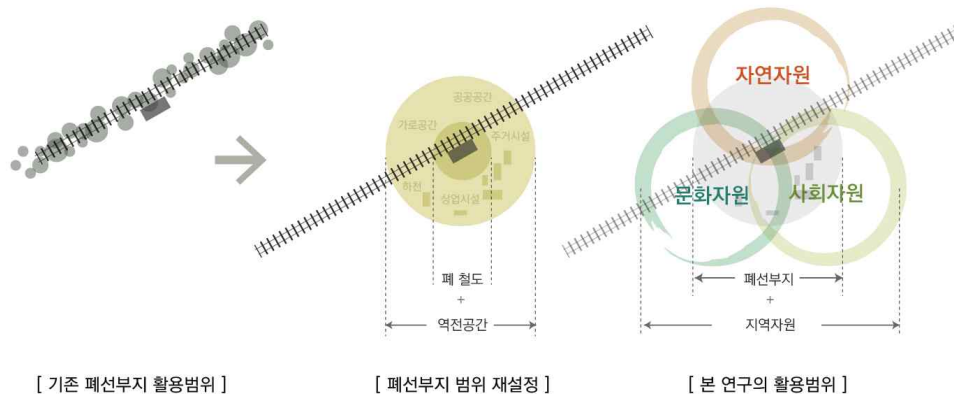
했던 목적에 따라, 부지 인근에 산업 기반 시설이 남아있거나 유원지, 문화재, 뛰어난 자연경관이 위치하고 있다. 이에 강동진·장주은(2009)의 연구에서 분류한 부지에 영향을 줄 수 있는 직·간접영향권을 포함한 폐선부지의 영역을 기준으로 하여 본 연구에서 실시하는 폐선부지의 범위를 재정립한다.

〈표 2-2〉 간이역의 영향권별 대표 시설 및 세부요소

영역	기준		세부 요소
간이역 영역	물리적 공간	핵심시설	역사, 선로, 승강장, 역전광장, 휴식공간 등
		지원시설	창고시설, 부속시설 등
직접 영향권	주변 시설과의 관계	주거시설, 공공시설, 상업시설 등	
	주변 가로와의 관계	가로공간, 하천, 공공공간 등	
간접 영향권	지역 환경	문화자원	예술공간, 창작공간, 체험학습공간, 관광요소, 국가지정 문화재 등
		자연자원	산, 하천, 계곡, 정자목 등
		사회자원	지역 공동체, 시민 단체, 등

자료: 강동진·장주은(2009) 재구성

기존 폐선부지 활용범위는 폐 철도시설에 한정되어 있었다면 철도 시설과 밀접한 관계를 가지고 있는 역전 상업, 주거, 가로, 공공공간을 포함하여 폐선부지의 범위로 재정립한다.



〈그림 2-9〉 폐선부지의 범위 재정립에 따른 본 연구의 활용범위 설정

산업유산'은 근대기에 건설되어 과거 산업역사에 있어 그 중심에 있던 광업·낙농업·제조업·섬유업 등의 물자 수송과 지역 간의 이동기능을 충족시켜왔으나 더 이상 원 시스템을 수행하는 않는 철도 시설을 말하며, 현재에 이르기까지 그 형상과 주변경관·지역구조와의 연계성이 보존되어 있는 시설 및 공간을 통칭한다.”, 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 110.

또한 본 연구에 있어서는 운행당시 폐선부지와 관계가 있었던 공간과 현재 지역의 고유한 자원으로 나타나는 공간 및 영역을 찾아내어 본 연구의 활용범위로 선정한다.

2) 서울 교외선 폐선부지의 특성

신문기사의 내용을 분석해 보았을 때, 서울 교외선은 운행되었던 당시인 1960년대 초에서부터 1990년대 중반의 시대상, 사회, 그리고 문화와 밀접한 관계가 있음을 알 수 있다. 그리고 그 역사적 맥락을 정리해 보면 다음과 같다.



〈그림 2-10〉 좌_교외선 안에서 통기타를 치며 여흥 즐기는 젊은이들(1975. 4. 14)
우_추억의 송추역(1978. 04. 06)

자료: 개인 블로그³⁰⁾

첫째로, 서울 근교의 다양한 행락³¹⁾지를 가기위한 교통편으로 서울 근교에 위치하고 있는 산과 계곡, 능, 유원지, 문화재 등을 가기 위해 많은 사람들이 가족, 친구, 연인들과 함께 서울 교외선을 이용했던 것을 알 수 있다.³²⁾ 도시 내부에서는 쉽게 경험 할 수 없는 선로 주변에 펼쳐지는 자연경관은 기차를 이용하는 사람들에게 새로운 시각적 경험을 할 수 있게 하였다.³³⁾ 둘째로, 1970년대 10대, 20

30) <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>,

<http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

31) “행락(行樂)은 ‘돌아다니는[行] 일’과 ‘즐기는[樂] 일’이 합해진 말이다. 그래서 행락은 즐기기 위해 돌아다니는 것일 수도 있고, 돌아다니는 것을 즐길 수도 있다. 이것은 공간의 이동(traveling)과 즐기는 활동(activity)을 포함하는 것이다. 일반적으로 행락과 유사하게 사용되는 용어들은 마찬가지로 ‘공간의 이동’이나 ‘즐기는 활동’과 관련된 의미를 가지고 있다.”, 황기원(2009), 『한국 행락문화의 변천과정』 서울대학교출판문화원, p. 9.

32) 『동아일보』 (1965. 04. 27)

33) 『동아일보』 (1969. 03. 31)

대의 유흥문화를 알 수 있는 수단이다. 교외선이 운행 할 당시 가장 많이 이용했던 연령대를 10 - 20대는 이며³⁴⁾, 그들은 그 스스로가 당시 운행했던 교외선을 타고 서울 근교의 유원지를 방문하면서 자유를 표출하였다. 열차를 타고 근교로 이동하였던 일탈이라는 행동은 그 시대의 억압된 청년들의 열기를 풀어주기 위한 수단이었다. 셋째로, 새로운 시도를 통해 과거와 현재를 이어주는 매개체로서의 역할을 수행할 수 있다는 가능성을 내재하고 있다. 이용객이 감소함에 따라 추억의 매개체인 증기기관차를 매 주말 운행하거나, 열차 결혼식, 맥주열차, 낭만열차 등 새로운 이용방법을 도입했다. 이러한 노력들은 개통당시부터 1970년, 1980년대 까지 교외선을 이용했을 세대에게는 추억과 향수를 느끼게 하였다. 그리고 1990년대 교외선을 처음 이용하는 세대에게 새로운 시도는 색다른 재미뿐만 아니라, 우리나라의 역사의 한 조각을 경험 할 수 있는 매개체로서 역할을 수행하였다.

3) 서울 교외선의 활용가치

서울 교외선 폐선부지 송추역 일대는 물리적 영역인 선로와 송추역사가 현재 까지 남아 있으며, 역전에는 소규모의 광장과 휴게시설이 남아있다.



〈그림 2-11〉 서울 교외선 폐선부지의 특성 및 활용가치

34) 『동아일보』 (1978. 05. 22)

휴게 시설의 경우 1970년대 찍혀진 사진자료를 통해서 19970년대 혹은 이전에 지어진 것으로 추정된다.

이러한 풍경은 공간에 정착해왔던 사람들의 손때 묻은 풍경으로 마을 자체가 유산적 가치가 있다고 할 수 있다.³⁵⁾는 가치를 가지고 있다. 뿐만 아니라, 교외선 인근에는 운행 당시 서울 시민들이 교외선을 이용해 방문했던 아름다운 산수와 행락지가 있다. 특히 송추역의 경우는 송추유원지로 불리던 파라다이스 수영장 및 송추 계곡 일대와 현재는 북한산 국립공원이 위치하고 있어 계절과 상관없이 많은 방문객이 찾는 장소이다. 이러한 근거를 통대로 서울 교외선의 활용가치를 <그림 2-11>과같이 세 가지로 도출하였다.

· 역사적 특성 - 물리적 공간 및 원 기능의 활용

철도 유희부지는 오픈스페이스, 건조물 및 관련 시설물 등 활용할 수 물리적 공간이 다양하다.

선로공간은 계획에 따라 다양하게 활용 할 수 있는 선형의 개방된 공간이며 폐 간이역, 창고와 같은 건조물은 시대상을 반영하는 역사적 가치를 지니고 있고 그 지역의 산업구조와 주민들과의 연계성이 높게 나타나 유지·보수만 하더라도 다방면으로 활용 할 수 있는 공간이다.

· 장소적 특성 - 기억·회상의 매개체

철도와 간이역은 추억의 매개체로서의 가치를 가지고 있다. 폐선 부지의 공간에서도 특히 간이역 영역은 운행당시 그 영역을 이용했던 사람들에게 추억의 공간으로 현재 그들이 그 공간을 방문했을 때 느낄 수 있는 경험은 박물관 내부에서 유물을 보는 것과는 조금 다르다.

공간 혹은 물리적 요소와 공감 할 수 있는 연결고리가 있다면, 그것은 단순한 유산이 아니라 기억을 연결해 줄 수 있는 하나의 장소가 된다. 실제로 많은 이들이 서울 교외선 폐선부지에서 사진을 촬영하여 ‘추억, 회상’ 등의 주제를 포함하여 개인 블로그에 올리는 경우³⁶⁾에서 과거를 되돌아 볼 수 있게 하는 매개체로

35) 구진혁, “뚝배기 같은 농촌마을 만들어보자” 『라펜트 조경뉴스』 (2013. 02. 22)

36) 개인 블로그, “전설의 교외선을 걷다.”, jaram_namo.blog.me/20175740035,

개인 블로그, “멈춰버린 송추역에서...”, kijy_891028.blog.me/140173024292

개인 블로그, “한때는 정성기...교외선 송추역”, doremi1209.blog.me/100121326709

써 가치를 가지고 있음을 도출 할 수 있다.

· 지역적 특성 - 자연경관·문화자원의 거점

서울 교외선의 경우 자연경관이 수려한 북한산 및 송추계곡일대에 위치한 송추유원지를 경유하고 있으며, 그 외에도 기타 일영 유원지와 온릉 등을 연결하고 있고, 실제로 많은 사람들이 유원지와 관광지로 가기위해 기차를 이용했다.

현재에는 철도의 운행이 중단되어 다른 교통수단을 이용해 방문하지만, 현재 까지도 그 지역의 특성을 담고 있는 자연경관과 문화공간들이 폐선부지 인근에 산재해 있다.



〈그림 2-12〉 송추역 일대의 다양한 지역자원

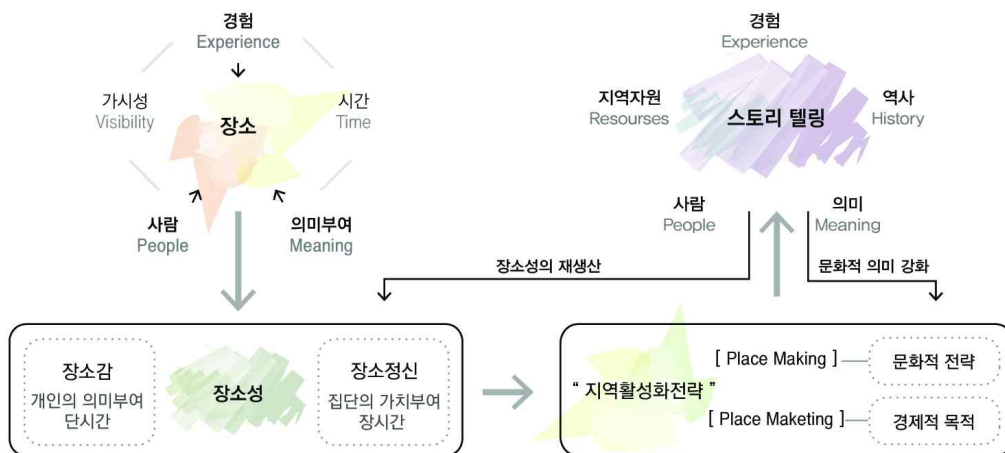
송추역을 거점으로 1.5km내에 위치한 지역자원 분포 현황은 다음과 같다. 이는 1960-70년대 유원지 시절부터 유지해 온 시설을 포함하여 지역자원으로의 잠재력이 있는 시설이다.

제2절. 장소성 및 역사성과 연대한 지역관광계획

1. 기초개념 정립

1) 장소성

장소성이란 사람들이 공간에 의미를 부여하여 장소에 대해 가지게 되는 의식으로서 개인적으로 짧은 시간에 느끼는 것과 사회적으로 공유하는 것으로 구분할 수 있다. 37) 다시 말해, 장소가 인지된 특성으로 인간이 체험과 같은 학습을 통해 애착을 느끼게 되면서 다른 장소와는 차별되는 특성을 의미를 가지게 되고, 공간에 의미를 부여하여 장소를 만들고 특정장소를 다른 장소와 구별되도록 하는 주관적으로 인지된 장소의 총체적 특성이다.



〈그림 2-13〉 ‘장소성’의 개념과 지역 활성화전략과의 관계

자료: 김지나(2011) 재구성

특히, 관광적 특성을 나타내는 공간에서의 장소성이란 공간에 의미를 부여하여 만들어진 장소가 관광객의 관광욕구를 충족시키기 위해 유·무형의 관광서비스가 제공되는 장소로 만들어져 한 장소에 고유하면서도 다른 장소와는 구별되는

37) 김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

차별적인 특성이 나타난다.³⁸⁾ 백선희(2005)는 장소의 구성요소를 물리적·환경적 요소, 인적·사회적 요소, 상대적 요소, 정서적·상징적 요소로 구성하였으며, 이를 바탕으로 장소들은 극적인 표현을 통해 가시성을 획득하게 되고 관광객과 주민이 이를 오랜 기간 동안 반복적으로 참여하고 경험하는 과정을 통해 장소성을 형성하게 된다고 하였다. 따라서 관광지에 있어 장소성이란 관광객이 관광지를 방문하여 다양한 활동을 즐길 수 있는 장소로서의 가치 및 역할을 충실히 수행할 수 있는 장소적 특성을 의미한다.³⁹⁾

2) 지역 자원

장소와 지역의 활용에 있어서 지역자원은 매우 중요한 요소로, 여기서 ‘지역’이란 구조적으로 종합성을 가지고, 기능적으로 독자성을 지니며, 역사적으로 응집력을 가진 국토의 부분적인 공간개념이라 할 수 있다. 지역은 어떤 공통적 또는 상호보완적 특성을 가지거나 혹은 광범위한 지역 활동의 흐름으로 묶인 연속적인 지리적 공간범위를 의미하며,⁴⁰⁾ 통상적으로 지역의 개념은 시, 도, 군, 읍 등 행정상의 구역을 뜻하기도 하지만, 전병태(2009)는 지역을 ‘region’의 개념보다는 ‘community’ 개념으로 이해하고 있다.⁴¹⁾ 그 지역만이 가진 고유한 물리적, 역사적, 문화적 동질성을 확립하게 되면서 공동체 내부에서 발생 할 수 있는 사회적 상호작용⁴²⁾에 의해 이루어지는 커뮤니티로서 이해되는 것이다. 각 지역은 자기만의 고유한 장소의 정체성을 만들어 간다. 정체성이란 변하지 아니하는 존재의 본질을 의미하는 것으로, 지역을 ‘community’의 개념으로 이해했을 때 더욱 견고한 의미를 가지게 된다. 케빈 린치(1960)는 장소의 정체성은 장소에 개별성을 부여하거나, 다른 장소와의 차별성을 제공하며, 독립된 하나의 실체로 인식하게 하는 토

38) 김동기(2010), “스토리텔링을 통한 장소성 인식과 관광경험구성요인과의 관계에 관한연구”. 세종대학교 박사학위논문

39) 김효중(2012), “관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향-장소성 인식을 조절효과로”, 『관광경영연구』 제16권 제4호 pp. 117-142.

40) 김민향(2010), “지역문화자원을 통한 축제 개발과 지역 활성화에 대한 연구”, 동국대학교 문화예술대학원 석사학위논문, pp. 22-3.

41) 전병태(2009), “커뮤니티 아트 진흥방안”, 『민주노동당 지역문화정책 수립을 위한 기획포럼』, p. 11.

42) “개인이거나 집단, 혹은 대중에 의해서건 일단 장소의 정체성이 형성되면, 그 것을 받아들일만한 사회적 상호작용을 허용한다. 또 그 장소의 정체성이 사회 내에서 정당화되는 한, 장소 정체성을 계속 유지될 것이다.”, Berger P L·Luckmann T(1967), “The Social Construction of Reality”, Garden City, N Y:Doubleday)

대 역할을 한다고 정의했다.⁴³⁾ 이에 연구자가 정의하고자 하는 ‘지역 자원’의 ‘지역’은 행정구역상 ‘경기도 양주시 장흥면 울대리’이지만, 송추역 일대가 가지고 있는 장소의 정체성을 고려한다면 눈에는 보이지 않지만 커뮤니티의 개념으로 지역의 범위를 규정할 수 있다. 자원은 일반적으로 인간 생활 및 경제 생산에 이용되는 유·무형의 재료로 광물, 산림, 수산물 등을 통틀어 이르는 말과 인간 생활 및 경제 생산에 이용되는 노동력이나 기술을 이루는 말⁴⁴⁾로 유형의 형태와 무형의 형태 모두 인간의 활동에 있어서 이용될 수 있는 것을 자원이라고 해석할 수 있다. 자원의 개념은 너무 광범위하여 본 연구에서는 한정적으로 문화자원, 자연자원, 사회자원으로 분류하여 사용한다.

〈표 2-3〉 지역 자원의 분류

대분류	소분류	요소
문화자원	역사자원	문화재, 건조물, 마을 상징물, 풍수지리, 전설, 마을 길, 유명 인물 등
	생활자원	지역주민의 생활, 방문객의 활동, 단체의 활동
	경관자원	농업경관, 하천경관, 산림경관, 주거지 경관
자연자원	환경자원	대기질, 수질, 소음 없는 환경
	자연자원	토양, 미기후, 지형, 동·식물, 수자원, 생물서식지
	시설자원	공동생활시설, 기반시설, 공공편의시설, 환경관리시설, 정보기반시설, 농업시설, 상업시설
사회자원	경제활동자원	도농교류활동, 특산물생산, 특용작물생산
	인적자원	문화단체, 시민단체, 전문가, 주민
	공동체 활동자원	농업공동체, 마을공동체, 마을 내 문화 활동, 마을놀이

자료: 구진혁(2013) 재구성⁴⁵⁾

찰스 랜들리(Charles Landry)는 “문화자원은 도시와 그 가치 기반의 원자재이고 석탄과 철강 또는 금을 대신할 수 있는 자산이다. 문화자원의 세계가 열리면서 모든 지역이 자신만의 독특한 것을 갖고 있다는 것이 분명해졌으며 역사적 · 산업적 · 예술적 유산과 더불어 ‘무에서 무언가 창조’하는 것 역시 문화자원으로 볼 수 있다.”고 하였다.⁴⁶⁾ 다시 말해, 오랜 시간 그 곳에 머문 사람들의 경험과

43) Lynch K(1960), 『The Image of the City』, Cambridge, Mass: MIT Press, p. 6.

44) 국립국어원 표준 국어사전

45) 구진혁(2013.02.22.) “뚝배기 같은 농촌마을 만들어보자_스토리로 만나는 마을 만들기”, Lafent 조경뉴스

46) 설연수, “지역문화자원을 활용한 콘텐츠 개발 연구 전략”, 전남대학교 문화전문대학원 석사논문 pp.

인식이 반영 되고 보존 및 활용의 측면에서 문화적 가치를 내포하고 있는 유·무형의 자원을 ‘문화 자원’이라 정의 할 수 있다.⁴⁷⁾ 문화자원은 크게 역사자원과 경관자원으로 분류된다. 자연자원은 우리 주변에서 쉽게 볼 수 있는 동·식물을 비롯하여 산, 하천, 계곡과 같은 자연요소 및 요소와 환경적 요소를 통틀어 말한다. 사회자원은 농업시설, 공공편의시설, 기반시설과 작물생산과 같은 경제활동, 마을 내 공동체 활동으로 규정할 수 있다.

따라서 ‘지역 자원’이란 행정구역상의 지역에 국한되지 않고, 장소의 정체성을 공유할 수 있는 범위 안에 분포되어 있는 다양한 자원이라고 정의내릴 수 있고, 지금까지 그 지역에 이용해왔던 사람들과, 부지의 역사적 맥락, 현 상황 등 다양한 측면이 담겨있는 자원이다.

3) 지역 활성화

우리나라의 경우 수도권과 지방의 경제적 격차가 지속되면서, 지난 참여정부는 국가균형발전을 국가 정책의 의제로 채택하고 다양한 지역 활성화 정책을 시행하였다. 이러한 국가정책에 발맞추어 각 지역마다 그 지역의 특성과 환경을 활용한 다양한 지역 활성화 운동이 펼쳐지고 있다. 송영필(2005)은 ‘지역 활성화 정책의 현황과 발전방안’에서 지역 활성화 정책을 다음 네 가지 유형으로 구분하였다. 그 유형에는 국제특구 조성을 목적으로 하는 정책, 지역산업진흥을 위한 정책, 낙후지역 개발을 위한 논쟁, 농어촌지원을 위한 정책이 있다.⁴⁸⁾ 또한, 서영진(1994: 20-22)은 지역 활성화의 효과가 지속화되면서 지역발전에의 상승효과를 기대할 수 있도록 계획에서부터 추진단계까지 다음의 전제조건을 충족시켜야 한다고 규정한다. 첫째, 타 지역과 다른 자기 지역만의 독특한 개성을 창출하는 것을 의미하는 지역 정체성을 확립해야 한다. 둘째, 지역정체성을 확립하기 위해서는 그 지역에 사는 주민들이 삶의 보람과 연대감을 형성 할 수 있도록 설정한 지역 활성화의 목표를 의미하는 지역 목표를 수립해야 한다. 셋째, 지역이 갖고 있는 경제력, 인적·물적·자원 등을 정확히 파악하고 종합화함으로써 매력적인 지역 가꾸기를 추진하여 그 효과를 주민들에게 직접 또는 간접적으로 환원하는 것을 의

13-4.

47) 김은성(2013). “대전 원도심 내 지역문화자원과 연계한 충남도청이전부지 문화적 활용방안 및 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, p. 10.

48) 송영필·박용규(2005), “지역 활성화 정책의 현황과 발전방안”, 『삼성경제연구』 소

미하는 지역경영의 자세를 갖추야 한다.⁴⁹⁾

과거 지역 활성화 정책은 주로 중앙정부에서 하드웨어를 지역에 조성하는 것이 중심이었으나, 현재는 지역에서 직접 사업을 발굴토록 하고, 소프트웨어적 측면 및 사업프로그램을 보다 강조하고 있다. 한표환(1997)은 지역이 보유하고 있는 각종 인적, 물적, 자연·문화·역사적 잠재자원을 적극 발굴·개발하여 가시적 혹은 유형적 효과를 창출하는 것을 목표로 하는 것이 지역발전이라면, 이러한 효과를 극대화하는 과정을 지역 활성화로 파악한다. 이러한 배경 하에서 ‘지역의 고유 자원 발굴’, ‘자원을 활용한 활동’, ‘자원을 활동에 연결 짓기’ 위한 계기라는 3요소의 상호작용을 통해서 지역발전 효과를 극대화하는 과정을 지역 활성화로 정의하고 있다.⁵⁰⁾ 지역이 가지고 있는 역사적 맥락과 현 시대적 요구, 지역주민과 방문객의 요구를 통해 활용할 수 있는 지역자원의 요소가 결정 될 수 있으며 진정성 있는 분석을 통해 얻어낸 결과는 낙후된 지역의 활성화에 있어서 가장 큰 밑거름이 될 것이다. 그렇게 얻어낸 지역자원은 낙후된 지역의 관광자원으로 적극 활용될 수 있으며, 침체된 지역에 활기를 불어 넣기 위한 가장 중요한 수단이다.

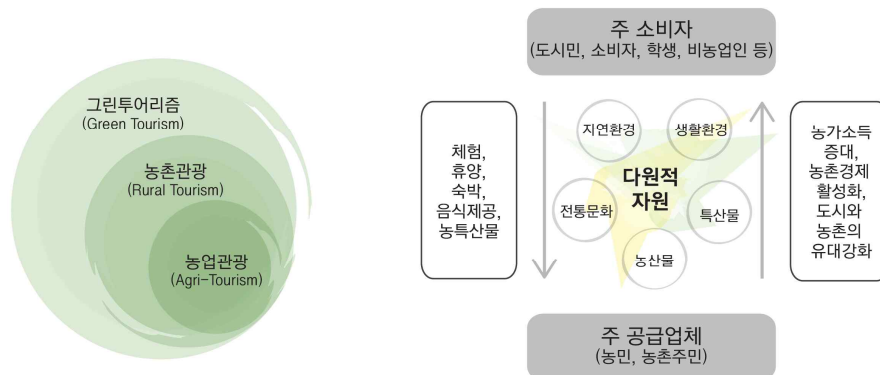
2. 지역관광계획의 개념 및 범위

1) 개념

최근 도시지역 뿐만 아니라 교외지역의 지역 재생 및 활성화의 방안에 대한 방법론은 논의할 때 그린투어리즘, 농촌관광, 에코뮤지엄 등의 개념이 제시되고 있지만, 연구자 혹은 지자체에서도 특정한 개념과 범위에 대한 규명 없이 사용하고 있다. 위에 제시한 세 개의 개념은 목적과 발생배경 계획안의 범위에 있어서 서로 다른 개념이지만 큰 범주에서 보면 본 연구에서 제시하고 있는 ‘지역관광계획’이라는 개념과 유사한 부분이 있고, 범위와 목적에 있어서 차별적인 부분도 있다. 이에 위의 제시어에 대한 개념정립을 통해 본 연구에서 제시하고 있는 지역관광계획의 개념에 대한 정립과 범위를 설정하고자 한다.

49) 이정석(2012), “국제교류의 의한 지역 활성화 방안_경상남도 대한해협 연안 현(縣)간 사례연구”, 『한국행정논집』 제24권 제1호, p. 240.

50) 한표환(1997), “지역 활성화 평가지표의 개발과 활용방안”, 『한국지방행정연구원』



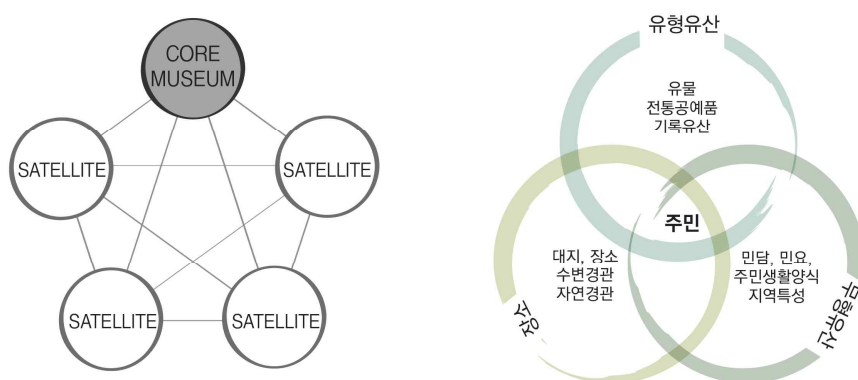
〈그림 2-14〉 그린투어리즘, 농촌관광 농업관광의 위계와 농촌관광의 개념도
자료: 김경찬(2008) 재구성

농촌관광의 개념은 농촌이 지니고 있는 자연적, 역사적, 사회·문화적 다양한 자원과 유산의 특성을 살려 관광자원화 하는 것으로 유럽에서는 더욱 다양한 표현을 쓰고 있으며 영국에서는 그린투어리즘과 농촌관광 두 가지 표현을 모두 공통적으로 쓰고 있다. 일본에서는 1992년 『새로운 식료·농업·농촌정책방향』에서 처음으로 그린투어리즘의 개념을 사용하였으며 개념 안에는 농촌의 지속가능성과 환경보전의 의미가 포함되어있다. 한국에서는 정부의 주도아래 1983년 『농어촌 소득원 개발촉진법』 제정 이후 1984년 12개의 관광농업개발지구를 조성하였고, 1990년 제정된 『농어촌 특별조치법』과 1994년 제정된 『농어촌정비법』을 통하여 농촌관광과 녹색관광의 관심과 발전이 시작되었다. 농촌과 녹색의 의미를 같은 의미로 해석하면 두 개를 같은 의미로 보는 연구자도 많지만, 실질적으로는 농촌관광의 위치는 녹색관광의 범주 안에 포함되며, 농업관광을 포함한다.⁵¹⁾

그린투어리즘은 도시민과 농촌민간의 만남을 통한 체류형 교류활동이며, 농촌에 머물면서 그 지역의 삶과 생황을 체험하고 여가를 즐기는 것으로 환경 친화적 체험관광의 의미가 강하다. 그리고 그린투어리즘의 한 방법인 농촌관광은 농민 혹은 농촌주민이 주체가 되어서 자신들만의 자연환경, 생활환경, 문화, 특산물을 자원화 하여 도시민이나 학생, 체험활동을 원하는 방문객에게 제공, 공유함으로써 농가의 소득을 증대시키고, 도시와 농촌의 유대를 강화하는 것이다. 또한 소비자는 도시에서 얻을 수 없는 체험을 통해 즐거움을 얻고, 휴양, 숙박, 음식제공을

51) 김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 8-11.

받는다. 이와 다른 개념으로 지역 활성화를 도모하는 방법 중 하나인 에코뮤지엄은 유물의 가치만을 평가하고, 건축물 내부에서 유물을 전시하던 기존 박물관의 개념을 넘어 유물이 만들어지는 과정에 대한 정보를 외부인과 공유할 수 있는 장소적 개념을 포함한다. 사람들의 삶과 관계된 역사, 언어, 생활에 쓰이는 용품 등을 가장 중요한 요소로 간주하며 그 지역사람의 모든 활동을 에코뮤지엄의 유산 개념에 포함한다.⁵²⁾ 주요특징으로는 지역이 가지고 있는 유물을 틀 안에 넣어서 관리하고 보존하는 것이 아니라 그 자체가 지니고 있는 콘텍스트의 중요성을 강조하며, 지역주민들의 삶과 생활이 주체가 되도록 한다. 또한 남아있는 유물의 결과적인 모습만을 외부인에게 제공하는 것이 아닌 조성되기까지의 과정을 모두 포함하는 개념이다.

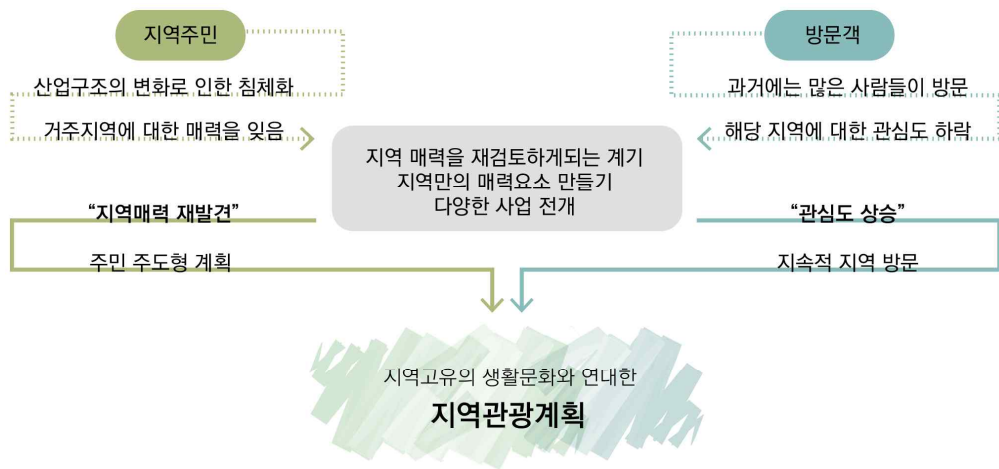


〈그림 2-15〉 크리조 뭉소 레민 이코뮤제 조직 관계도와 에코뮤지엄의 유산개념
자료: 양희은(2013) 재구성

일차적인 개념으로 하나의 ‘지역’이라는 틀 안에서 관광개념을 도입하여 지역 활성화를 도모하는 것으로 지역관광계획을 정리를 할 수 있다. 과거에는 매력을 가지고 있던 지역이 산업구조의 변화에 따라 경제적 침체현상 등의 이유로 주민 스스로도 자기들의 삶의 터전에 대한 매력을 상실하고, 그 지역에 대한 방문객의 관심 또한 하락하게 된다. 이러한 계기로 주민 스스로가 해당 지역에 대한 매력을 재검토하고, 지역만의 매력요소를 찾아 다양한 사업을 전개하는 활동을 통해서 방문객의 방문을 유도하는 과정을 수립하는 것을 지역관광계획으로 정의한다.

52) 양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 10-1.

이때 주민들은 새로운 사업으로 수익을 창출하여 해당지역에 지속적으로 거주하게 되고, 자연스럽게 지역재생 혹은 활성화 과정이 일어나게 된다. 이때 방문객과의 연대를 통해서 주민의 삶이 타 지역에서 오는 방문객에게는 관광 요소가 되어 지역의 매력을 확립한다. 이 개념은 해당지역에 거주하는 주민의 삶, 땅의 역사성, 장소성과 밀접한 관계가 있는 시설 혹은 공간을 중심으로 하여 일정 범위를 선정하고, 주민들의 모습 그대로를 방문객과 소통할 수 있는 계기를 마련하는 것 또한 지역관광계획의 개념에 포함된다.



지속적인 지역거주	[지역관광계획 성립]	매력 공유
주민 결속력 증가	지역 가치 상승	지역의 재발견
지역거주와 풍요로운 생활문화 유지	소통 및 연대	지역 매력을 찾는 여행
지역재생 및 활성화	교류에 의한 새로운 문화창출	주민의 생활문화 경험

〈그림 2-16〉 지역관광계획의 개념

자료: 손용훈(2013) 재구성⁵³⁾

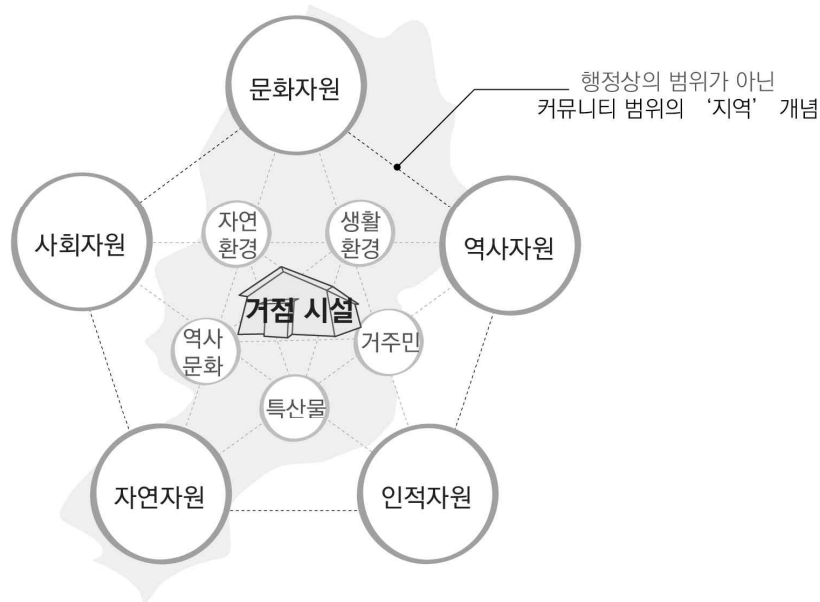
2) 범위

본 연구에서 제시한 지역관광계획에서 ‘지역’이라는 개념은 행정구역상의 시, 동, 읍, 면의 단위로 한정 짓는 것이 아닌 지역이 가지고 있는 자연환경, 문화 환

53) 손용훈(2013.11.08), “생태환경도시와 관광”, 자연환경과 사람이 함께하는 생태환경도시 송파 환경포럼 발표자료

경, 주민의 생활환경 등 장소적 특성과 밀접한 관계를 가지고 있는 거점시설을 중심으로 네트워크가 형성될 수 있는 인근의 지역자원을 연결한 범위를 지역의 개념으로 본다.

다시 말해, 지역과 밀접한 관계를 가진 시대적 유산이 거점시설이 되어 그 일대의 자연환경, 생활환경, 거주민, 특산물, 역사문화 등과의 관계성 속에서 관광계획을 수립하고 지역의 다양한 자원들과 함께 작동할 수 있는 커뮤니티를 조직할 수 있는 영역을 지역관광계획의 범위로 본다. 이러한 범위를 수립할 때 거점시설을 중심으로 도보 30분 내로 이동할 수 있는 1.5km 범위를 내·외로 하여 거점시설과 문화적, 역사적, 지역적으로 관계있는 시설들을 연결한다.



〈그림 2-17〉 지역관광계획의 범위

이때 가장 기본적으로 해야 할 것은 해당 지역 및 현장에 대한 역사적, 장소적, 지역적인 특성에 대한 이해 후, 주민과 함께 실질적인 조사를 통해 지역자원이 될 수 있는 시설 혹은 공간을 찾아 연결하는 과정을 통해 지역관광계획의 범위를 도출하여 그 진정성을 확립해야 한다.

제3절. 사례연구

현재에는 침체되어 유희지로 남아있지만 과거 어느 한 시대에 있어 의미가 있었던 지역에 대한 활용방안을 연구할 때에는 장소성과 역사성은 그 지역과 부지를 재활용하는데 기본적으로 이해하고 학습해야 할 요소이다.

국내사례의 경우 기차운행이 중단된 공간을 활용하여 다양한 요소들을 도입하여 지역관광의 목적지로서 활용되고 있는 ‘곡성 섬진강 기차마을’과, 1900년대 중반부터의 시대성을 내재하고 있으며 현재 외부 사람들이 목적을 가지고 찾아오거나, 주민들의 휴게 및 향유시설로 활용되고 있는 사례로 ‘능내리 연꽃마을’과, ‘인천 근대 개항거리’, ‘강촌 레일파크’를 고찰했다.

국외사례의 경우 일본의 대표적인 항구도시인 오타루에 위치하고 있으며 현재에는 산책로로 활용되고 있는 ‘테미야 폐선부지’, 시대의 풍경을 관광자원화 하여 마을 투어를 제공하는 ‘키류우’와 ‘코사카 광산마을’을 고찰하였다. 사례분석의 위치는 다음과 같다.

KEYMAP



〈그림 2-18〉 사례 연구 대상지의 위치

1. 국내사례

1) 곡성 섬진강 기차마을

〈표 2-4〉 곡성 섬진강 기차마을 개요

위치	전라남도 곡성군 곡성읍 읍내리 53-6 일대
원 기능	전라선 곡성역
사업의 주체	곡성군



〈그림 2-19〉 구곡성역 일대 기차마을 전경과 열차팬션

· 내용

구 곡성역은 1933년부터 1999년까지 익산을 출발하여 여수를 연결하는 전라선 열차가 지나가는 역이었지만, 전라선 복선화 사업에 의해 철로가 이전되면 1999년 곡성역은 곡성읍으로 자리를 옮겨갔다. 구 곡성역은 60여 년의 임무를 끝으로 폐선 된 철로와 함께 철거 예정이었으나 2005년 곡성군이 철도청으로부터 부지를 매입하여 곡성-가정 구간에 증기기관차와 미니기차, 철로자전거 등을 투입하여 본격적인 지역의 관광자원으로 재 조성하기 시작했다.⁵⁴⁾ 현재에는 자연친화적 체험 공원이라는 주제를 가지고 방문객과 시민을 위한 철도공원이 조성되어 있으며, 관광용 증기기관열차, 식당과 커피숍, 열차 펜션 등을 운영하고 있다. 테마파크 형식의 체험 공간 특성에 맞추어 철로 및 기관차를 원형 또는 원형에 가깝게 부분재활용 함으로써 상업 및 문화공간에도 체험의 요소를 적극 반영하였다.⁵⁵⁾ 구

54) 이윤정, “소읍기행-옛 기차역의 화려한 변신 곡성기차마을”, 『경향닷컴』 (2009.08.19)

곡성역에서 출발하는 증기기관차가 정차하는 가정역 인근에는 심청 이야기의 모델이 된 실존 인물 원홍장의 고향이 전남 곡성으로 알려져 있는 근거 하에 효 테마파크 ‘심청 이야기마을’을 조성되어 있다. 또한 이 일대에는 은어, 참게 등 먹을거리가 풍부하며, 섬진강 래프팅, 레일바이크 등 섬진강 곡성기차마을과 연계된 프로그램으로 방문객들이 다양한 체험활동을 제공한다. 또한 구 곡성역에서 도보 15분 내에 곡성기차마을전통시장이 있어 지역의 특산물과 다양한 먹을거리를 구입할 수 있다.

2) 능내리 연꽃마을

〈표 2-5〉 능내리 연꽃마을 개요

위치	경기도 남양주시 조안면 능내리 129-3
원 기능	마을, 능내역
사업의 주체	능내리, 다산영농조합



〈그림 2-20〉 능내리 연꽃 밭과 능내역 일대

· 내용

능내리는 수도권의 상수원으로 각종 규제에 묶여 있어 산업시설의 도입이 제한 될 뿐 아니라 일반 축산업도 규제되는 지역으로 마을 주민들의 진출이 늘어나는 실정이었다. 하지만 북한강과 남한강이 만나는 천혜의 자연경관을 지니고 있고, 조선실학의 대가 다산 정약용 선생의 생가를 보유하고 있다는 지역적인 특색

55) 구본섭(2009), “도시재생을 위한 산업유산 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 IT 디자인 대학원 석사학위논문

을 지닌 곳이다. 마을 주민과 청년회를 중심으로 마을의 활성화를 위한 지속적인 회의를 거치며, 전문가 현장 컨설팅, 타 지역 발전사례 답사, 지역 활성화 포럼토론 참여 등의 노력으로 '연꽃'을 마을의 주제로 선정하여 능내리 마을의 활성화를 도모했다. 능내리에 있어서 연꽃은 수질정화 효과가 탁월하여 한강수질보호에 도움이 되며, 연을 활용하여 연밥, 연 잎차, 연 찐빵, 국수 등 다양한 음식을 제작 제공하여 수익을 창출하고, 연 꽃밭 조성으로 관광객을 유치하며, 학생 및 단체를 위한 체험학습을 유치할 수 있는 좋은 테마였다.

주민들은 자체적으로 다산영농조합법인을 설립하여 연 생산 및 관리 분과, 상품판매분과, 체험학습 운영분과 등을 개설하여 운영하고 있다. 이와는 별개로 2008년 중앙선의 복선 전철화로 인해서 폐간이역으로 전모된 능내역일대를 활용하여 '추억'이라는 주제로 사진전시관을 운영하여 자전거이용객들의 쉼터로서의 기능을 수행하고 있다.

3) 인천근대개항 거리

〈표 2-6〉 인천근대개항 거리 개요

위 치	인천광역시 중구 해안동 일대
원 기 능	마을 내 창고, 은행 등 건조물
사업의 주체	인천시



〈그림 2-21〉 인천근대개항 거리와 인천아트플랫폼

· 내용

인천 중구 해안동 일대는 1883년 개항 이후 일본, 중국, 서양의 다양한 문화들

이 유입되면서부터 건설된 건축문화재 및 1930~40년대에 지어진 건축물이 잘 보존된 구역으로 당시의 근대건축기술 및 역사적 기록을 지니고 있어 건축 조형적 가치를 인정받고 있는 곳이다. 인천시 중구에는 구일본우선주식회사(등록문화재 제248호)를 리모델링하여 이용 중인 인천아트플랫폼, 인천시 중구청으로 사용되고 있는 구인천부청사(등록문화재 제249호)를 비롯하여 다양한 문화재와 중국권 문화를 체험 할 수 있는 차이나타운이 위치하고 있어 서울시민과 경기도권의 많은 사람들에게 다양한 볼거리, 먹거리, 체험거리를 제공하고 있다. 시 유형문화재 제7호로 지정되어 있는 일본 제1은행은 현재 인천개항박물관으로 이용되고 있어 일대의 등록문화재와 시지정문화재 등의 위치와 정보, 경인철도와 한국 철도사, 개항기의 인천풍경, 인천 전환국과 금융기관에 대한 정보를 제공받을 수 있다. 이 시설은 인천시 중구 시설관리공단에서 운영하고 있다.⁵⁶⁾ 또한 시 유형문화재 제50호로 지정된 일본제18은행의 건물을 활용하여 운영하고 있는 인천근대건축전시관은 그 일대의 짜장면박물관, 한중문화관 연계하고 있다. 인천아트플랫폼은 인천광역시가 구도심 재생사업의 일환으로 중구 해안동의 개항기 근대 건축물 및 인근 건물을 매입하여 조성한 복합 문화·예술 공간으로 현재에는 인천문화재단이 운영하고 있고, 다양한 프로그램을 중심으로 시각예술을 비롯한 다양한 장르의 예술가와 연구자들이 창작과 연구 활동에 전념할 수 있도록 지원하고 있다.⁵⁷⁾ 인천아트플랫폼은 구일본우선주식회사를 비롯한 근대 개항기 건물 및 1930~40년대에 건설된 건축물을 리모델링하여 창작스튜디오, 공방, 자료관, 교육관, 전시장, 공연장 등 총 13개 동의 규모로 조성되어 있다.

4) 강촌 레일파크

〈표 2-7〉 강촌 레일파크 개요

위 치	강원도 춘천시 신동면 증리 323-2
원 기능	경춘선 강촌역-김유정역
사업의 주체	민간기업(주)대양 컨소시엄)

56) 인천개항박물관 홈페이지(http://www.icjgss.or.kr/open_port/index.asp)

57) 인천아트플랫폼 홈페이지(<http://www.inartplatform.kr/>)



〈그림 2-22〉 김유정역, 레일바이크 모습

자료: 강촌 레일파크 홈페이지⁵⁸⁾

· 내용

1939년 7월 25일 사설인 경춘철도주식회사에 의해 성동역에서 춘천 사이의 구간이 개통된 경춘선은 서울의 시가지 확장에 따라 성동역에서 성북역 구간이 1차적으로 철거되었고, 성북역을 기점으로 하는 단선철도가 되었다. 그 후 2010년 12월 21일 경춘선을 달리던 열차 운행이 중단되고 경춘선 복선전철이 개통되었다.⁵⁹⁾ 이에 경춘선의 역 중 강촌역과 김유정 사이 구간에 대해서 2010년 한국철도공사, 한국철도시설공단 그리고 춘천시가 주체하여 "경춘선 구 철도시설 개발사업" 사업주관자 공모하여 2011년 (주)대양 컨소시엄 사업주관자로 선정된 후 (주)강촌레일파크 법인을 설립하여 현재까지 강촌 레일파크를 운영하고 있다. 북한강을 끼고 있는 철도시설위에 레일바이크 시설을 도입하여 2-4명의 사람이 탑승 후 수동으로 바이크를 타고 이동할 수 있다. 김유정역은 책을 주제로 구성되어있으며 식사를 하거나 차를 마실 수 있는 공간이 있다.

한 쪽 역에서 바이크를 탑승하여 이동할 수 있으며 반대편에서는 셔틀버스를 타고 출발지점까지 돌아올 수 있다. 서울 근교라 가족단위 방문객이 구 경춘선 주변으로 펼쳐진 다양한 경관을 경험하기 위해 많이 방문하는 것으로 파악된다. 운행 중에 철교를 건너거나, 터널을 지나거나, 논과 밭 사이를 가로지르는 경험을 할 수 있다.

58) <http://www.railpark.co.kr>

59) 네이버지식백과

(<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1060594&cid=2000000000&categoryId=200002967>)

2. 국외사례

1) 오타루 운하지역 내 테미야선 공원

〈표 2-8〉 테미야선 공원 개요

위 치	홋카이도 오타루시 미나토마치 일대
원 기능	마을 내 창고, 운하 및 열차시설
사업의 주체	오타루시



〈그림 2-23〉 오타루 운하지역 내 테미야선 공원

자료: 개인 블로그⁶⁰⁾

· 내용

다이세이 시대에 착공해 9년 만에 완성된 오타루 운하는 오타루의 대표 상징 공간이다. 지금은 원 기능인 운하로 이용되지 않고 있지만, 건설되었을 당시의 모습이 현재까지 남아 있어 시간의 흔적을 느낄 수 있으며 과거 이용당시에 얼마나 번성했는지 쉽게 추측할 수 있을 정도의 규모를 가지고 있다. 번성했던 시기의 산업물자를 보관했던 창고와 은행 용도로 쓰였던 중후한 건물들이 그대로 남아 있다. 오타루역에 내려 산책로를 따라 도보 10분 내에 위치하고 있으며, 곳곳에 불거리가 분포하고 있어 관광지로 각광받는다.⁶¹⁾ 오타루운하에서 500m 떨어진 곳에 위치하고 있는 테미야선은 일본 중요문화재중 하나로 일본에서는 세 번째, 홋

60) <http://blog.naver.com/rhgoralsl?Redirect=Log&logNo=80193589053>
<http://blog.daum.net/dullahbank/15488796>

61) 네이버 지식백과

카이도에서는 첫 열차로 1880년 개통되었다. 홋카이도의 대도시인 삿포로와 테미야를 연결하는 이 철도의 원 기능은 삿포로에서 산출되는 석탄을 오타루 항으로 수송하는 것이었다. 하지만 1985년 테미야선은 그 역할을 마치고 지금은 시민들과 관광객들에게 귀중한 유적으로 남았고 오타루 운하 일대의 문화 계승의 장소 중 하나로써 새롭게 탄생하였다. 선형의 공간 옆에 산책로, 놀이터, 휴게공간을 조성하여 이 일대에 거주하고 있는 주민과 관광객들에게 일상적인 행위를 할 수 있는 장소를 제공하고 있으며, 현재에도 선로 주변에 소박하게 살아가는 주민들의 모습을 쉽게 볼 수 있다. 겨울에는 ‘오타루눈빛길축제’가 열리는 장소이기도 한 이 철길의 끝에는 ‘오타루교통기념공원’이 있으며 내부에는 1885년 준공된 일본에서 가장 오래된 기관차고가 있다. 오타루 시는 홋카이도의 철도역사가 시작된 곳이고 그 철로의 종점인 만큼 철길, 창고, 배수시설, 기차, 차고 등 과거 모습을 그대로 유지하고 있다.⁶²⁾

2) 키류우

〈표 2-9〉 키류우 개요

위 치	군마현 키류우시 일대
원 기능	마을 내 직물공장 일대
사업의 주체	키류우시



〈그림 2-24〉 키류우시 골목길 및 톱날형 지붕을 가진 공장지대

자료: 강동진(2006)

· 내용

62) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고과 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 127.

일본 혼슈의 동북부지역에 속하는 군마현 일대에는 예로부터 질 좋은 뽕나무 서식지가 풍부하여 양잠업에 적합하였고 따라서 직물생간에 절대적으로 좋은 조건을 가지고 있었다. 근대기에 접어들면서 이 지역을 통과하던 일본철도 료모선의 역들이 생산된 직물의 소송기지 역할을 하기 시작하였고, 자연스럽게 가내수공업에서 탈피하여 대규모 공장지대로 발전 할 수 있었다. 현재까지 남아있는 톱날형지붕의 공장들은 키류우역 일대에 261이다. 이는 1950년대까지 일본 직물(비단) 수출의 큰 몫을 차지했지만, 1960년대에 접어들면서 수출과 국내소비시장의 변화에 따라 생산규모가 축소되면서 공장건물들이 그 기능을 상실하게 되고 해체되는 경우도 발생했다. 2007년 발행된 ‘직물의 도시 산책 지도’이라는 이름의 팸플릿을 보면 키류우역으로부터 직물기념관, 무린칸, 가나야레스공장, 유린칸, 유카리, 실크기념관에서 다시 키류우역까지 총 3km의 일정을 둘러보면 약 3시간 내·외에 이 일대의 관광이 가능하다고 제시하고 있다. 현재 잘 활용되고 있는 이 지역의 대표적인 직물공장 중 하나인 무린칸은 총 5동의 건물과 벽체 등으로 구성되어 있다 건물 앞 안내판에 무린칸과 키류우 지역의 톱날형지붕에 관련된 각종 정보가 명시되어 있으며, 도면, 신문기사, 팸플릿, 옛 사진 등 귀한 자료들을 볼 수 있다. 현재에는 바이올린제작자, 조각가, 화가, 허브전문가, 건축가 등 총 9명의 예술가들이 모여 무린칸에서 활동하고 있다. 또 다른 대표적인 공장군인 유린칸은 과거 원래 이름이 야노창고군으로 약 250년 전인 1749년부터 이 자리에서 술과 간장을 저장하고 팔던 복합 상가였다. 현재에는 전시 공간 등 다양하게 활용되고 있다. 키류우에 톱날형공장이 마지막으로 건설된 것은 1969년이다. 이후 23년이 지난 1992년 3월에 키류우시는 일본에서 최초로 직물산업에 근거한 ‘근대화유산 거점도시’라는 슬로건을 발표했다. 이때 시민의 약 60가 ‘역사적 건축물을 활용한 도시정비’에 찬성했다. 키류우는 현재 일본인 모두가 인정하는 ‘직물도시’이며 일본 정부에선 키류우를 중심으로 하여 일본 전역에 남아있는 17개 지역의 비단 관련 산업의 역사를 하나로 묶어 ‘세계문화유산’으로 지정받으려하고 있다.⁶³⁾ 남아있는 건물과 마을이 다른 세계문화유산이 가지고 있는 화려함과 거대함은 없지만 한 시대의 대표적인 유산으로 그 지역의 역사와 깊은 관계가 있고, 장소성과도 밀접하게 연대하고 있는 공장건물들은 현재의 사람들에게 지역의 진

63) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 190-201.

정성을 경험 할 수 있게 한다.

3) 코사카 광산마을

〈표 2-10〉 코사카 광산마을 개요

위 치	아키타현 카즈노군 코사카마치 일대
원 기능	광산마을 내 제련 및 전련공장, 공연시설
사업의 주체	코사카시



〈그림 2-25〉 코사카 광산마을

자료: 코사카 마을 페이스북⁶⁴⁾

· 내용

광산관련 산업유산이 69개소나 남아있는 코사카 광산은 ‘노천광산’으로 유명하였고, 금, 은, 동 등이 섞인 복합광이 생산되었으며 제련업이 매우 발달하였다. 대부분의 광산은 폐쇄되어 생산을 하지 않지만 타 지역의 일반 공장의 3-4배 이상의 고효율을 가진 제련기술 때문에 광물을 수입하여 제련작업은 현재에도 운행되고 있다. 우리나라를 포함한 타 폐광산지대와 같이 과거의 노후화된 시설물을 활용하는 것이 아니라 이 지역만의 강점인 제련기술을 활용하여 장소를 유지하고 있다. 코사카강 주변으로 광부와 가족들의 삶을 도왔던 생활시설들이 분포하고 있으며, 변전소, 전련공장, 제품공장, 정수시설 등 광업과 관련된 시설 및 건조물들이 위치하고 있다. 이 지역에는 ‘코라쿠칸’과 ‘코사카제련소사무소’가 역사 깊은 건조물이 있어 일본 전역에서 단체 관광객의 방문이 잦다. 건설되었을 당시의 시

64) <https://www.facebook.com/pages/Kosaka-Japan/233554420087577>

대의 양식을 품고 있는 '코사카제련사무소'는 르네상스와 바로크양식으로 지어졌으며 1층의 코사카시의 관광과 에서는 이 지역의 역사와 그동안의 발전과정에 대한 정보를 제공하고 있다.⁶⁵⁾

코사카마치는 2009년 운행을 중단한 코사카 철도의 활용에 있어서 지역주민과 함께 레일바이크 사업을 추진하여 2011년 10월 상공업자가 중심이 되어 왕복 4km 코스의 시승회를 개최했다. 또한 2012년부터 코사카역을 재개발하여 디젤 차량 운전체험 등이 가능한 철도테마파크로 정비할 계획을 가졌지만 미 실시된 것으로 파악된다.

3. 사례분석의 종합

국내 및 국외 사례의 고찰을 통해서 물리적 공간활용의 방법과 거점시설을 중심으로 한 지역의 관광과의 연계성 두 가지로 본 연구에서 착안 할 수 있는 내용은 다음과 같다.

국내사례인 곡성 섬진강 기차마을에서 실시하고 있는 지역 축제와의 연계성, 능내리 연꽃마을에서의 주민으로 구성된 영농조합이 주체가 되어 실시한 철도시설 및 마을 단위의 활용계획, 인천근대개항거리에서는 거점시설에서 제공하는 지역에 대한 안내와 투어가이드 지도 등의 내용을 착안할 수 있다. 국외사례인 테미야선 공원은 지역문화 및 역사와 밀접한 관계를 가진 시설물을 현재까지 잘 보존한다는 점, 키류우에서는 마을 투어맵을 제공하여 방문객이 주체가 되어 지역의 탐방을 유도한다는 점, 코사카 광산마을에서는 지역의 성격을 현재까지 잘 유지하여 정체성을 보존하고 있다는 점을 착안점으로 도출하였다.

이와 연관된 국·내외 사례의 비교 분석에 대한 내용은 다음의 표와 같다.

65) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 73-8.

〈표 2-11〉 국·내외 사례분석의 비교 분석

	기본정보					비교·분석내용				
	원기능	지역자원	침체 이유	활용 시점	사업주체	활용범위		활용방법		
						거점시설	일대	지역 단위	물리적 공간 활용	프로그램
국내 사례	섬진강 기차마을	철도시설, 역전마을	섬진강, 전통시장 등	2005	곡성군	구 곡성역	기차마을, 시장	마을	선형 공원 펜션 및 기념품점	다양한 체험 프로그램, 공연, 지역축제와 연계
	능내리 연꽃마을	철도시설, 역전마을	한강, 정약용생가, 팔당댐 등	2008	능내리, 다산영농조합	능내역, 다산 문화관	식당, 공원, 마을	마을	추억박물관(능내역) 자전거도로 조성	연꽃축제, 연과 관련된 체험활동
	인천근대 개항거리	항구도시, 근대 건조물	자유공원, 차이나타운, 근대건조물 등	2000 년대	인천시	개항 박물관	근대개항 거리, 건조물	마을	박물관, 전시장, 창작공간	예술 문화관련 전시, 공연, 지역탐방
	강촌 레일파크	철도시설	북한강, 검룡상 등의 자연경관	2010	민간업체	김유정역 강촌역	철로시설	-	구 역사를 활용한 거점시설 조성	레일바이크
국외 사례	테미아선 공원	항구도시 철도시설	오타루 항구, 근대건조물 등	1990 년 초	오타루시	오타루항	철도시설	마을	유적지화, 존치, 휴게공간 조성	-
	키루우	마을, 방직공장	방직공장, 지역 작가 등	1992 년	키루우시	키루우역	방직공장	마을	창작공간	지도와 함께하는 마을탐방
	코사카 광산마을	광산마을, 문화공간	로판문화 (공연시설), 자연경관 등	2000 년 초	코사카시	-	관련 시설	마을	시설을 재활용한 숙박시설	숙박, 산책, 공연

제3장 대상지 이해 및 분석

제1절. 대상지 광역 분석

1. 경기도 양주시 개요

본 논문의 대상지인 서울 교외선 송추역 일대를 포함하는 경기도 양주시 장흥면은 대한민국의 중서부, 수도권 동북부지역에 위치한다. 수도인 서울의 경계로부터 약 20km지점에 위치하며, 동쪽 방향으로는 경기도 포천시, 서쪽 방향으로는 경기도 파주시와 고양시, 남쪽 방향으로는 서울시와 경기도 의정부시, 북쪽 방향으로는 경기도 동두천시와 연천군이 접하고 있다. 인근 주요도시와의 거리는 서울 특별시에서 약 28km, 인천광역시에서 약 93km, 수원시에서 약 82km의 거리에 위치하고 있어, 차를 이용하여 1시간 30분 거리이다.



〈그림 3-1〉 대상지 위치

양주시의 행정구역에 따른 면적을 살펴보면, 읍 단위인 백석읍과, 면단위인 광적면, 남면, 은현면, 장흥면 등 단위인 양주 1동, 2동, 회천 1동, 2동, 3동, 4동으로 구성되어 있으며, 총 구성면적은 310.31km²로 10,190km²에 해당하는 경기도 전체 면적에서 3.05%를 차지하고 있으면 자세한 사항은 다음 표와 같다.

〈표 3-1〉 양주시 행정구역 및 면적

구분	면적 (km ²)	구성비 (%)	동		리		통	반
			행정	법정	행정	법정		
양주시	310.31							
백석읍	41.42							
광적면	48.49	15.6	-	-	16	7	-	99
남면	36.54	11.8	-	-	20	10	-	93
은현면	34.57	11.1	-	-	12	6	-	73
장흥면	63.49	20.5	-	-	16	7	-	99
양주1동	23.64	7.6	1	5	-	-	13	71
양주2동	19.51	6.3	1	4	-	-	23	325
회천1동	10.54	3.4	1	2	-	-	11	74
회천2동	11.16	3.6	1	2	-	-	31	225
회천3동	3.8	1.2	1	1	-	-	18	178
회천4동	17.15	5.5	1	3	-	-	9	70

자료: 양주시 도시기본계획(2012)

2. 수도권 관광지로서의 양주시



〈그림 3-2〉 양주시 관광지도

자료: 양주시 문화관광 홈페이지

양주시는 양주시청 홈페이지와는 별개로 양주시 문화관광홈페이지를 운영하여

다양한 관광명소에 대한 정보를 제공하고 있다. 양주의 미(美), 양주의 락(樂), 양주의 혼(魂)이라는 세 개의 큰 범주를 가지고 있으며 ‘미’에서는 관광지, 유원지, 자연경관요소의 정보가, ‘락’에서는 박물관 및 미술관, 테마관광, 체험관광, 추천여행코스 등이, ‘혼’에서는 양주의 역사와 문화재에 대한 정보가 제공된다.

또한 주제별 코스로 ‘하늘, 물, 땅에서 즐기는 양주’를 제공하여 수도권의 주요 관광도시로서의 위상을 가지고 있다.

이형섭(2011)의 연구내용에서 2010년 양주시 도시기본계획에서 양주시의 행정구역 중 특히 많은 자원들이 밀집해 있는 장흥면을 기산권, 장흥권, 일영권, 부곡권, 송추권의 5개의 권역으로 구분하여 계획을 제시하고 있다.⁶⁶⁾

〈표 3-2〉 장흥면 관광 활성화 계획

구분	방향	개요	계획도
기산권	휴양 및 음식	기산유원지, 패러글라이딩, 극단 미추	
장흥권	문화예술	장흥관광지, 장흥 아트파크, 청암민속박물관, 송암천문대	
일영권	농촌체험 레저활동	농촌체험, 주말농장, 승마체험장, 일영유원지	
부곡권	주거환경	행원도예, 부곡도방, 송추 아트벨리	
송추권	자연	북한산국립공원, 송추계곡, 송추유원지, 송암사, 석굴암	

〈그림 3-3〉 장흥면 관광권역

자료: 이형섭(2011) 재구성

이 중 본 연구의 대상지인 송추권의 송추유원지를 포함하여 장흥권의 장흥유원지, 일영권의 일영유원지의 경우 1970년대부터 서울시민들이 행락을 즐기기 위해 방문하였던 곳이며 현재까지도 수도권의 행락지로서의 역할을 다하고 있다.

66) 이형섭(2011). "장흥 관광지 활성화를 위한 미디어 아트 정원 설계", 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 32.

1) 양주의 미

양주시에는 북한산국립공원이 위치하고 있으며 대부분의 자원이 유원지와 자연자원 위주로 연계하여 분포하고 있다. 양주시 문화관광에서 제시하고 있는 양주의 자연자원은 다음과 같다.

〈표 3-3〉 양주의 자연형 관광자원

구분	자원	위치	내용
국립공원	북한산 국립공원	장흥면 울대리	양주시 남동쪽에 위치하고 있으며 장흥면에 있는 4km 길이의 송추계곡은 북한산국립공원 송추지구로 지정되어 관리된다. 숲이 울창하며 계곡에 물이 풍부하고 깨끗해 가족단위 휴양지로 인기가 높다. 암봉이지만 도봉산의 날카로운 암봉과는 대조적으로 정상은 넓은 암장으로 되어 있고 거대한 계단 모양이 이루어 장관이다.
유원지	송추 유원지	장흥면 울대리	북한산 송추지구에 위치한 유원지로 송추계곡을 따라 야외수영장과 낚시터 음식점 등이 밀집되어 서울시민들의 주요 관광지로 이용되었다.
	일영 유원지	장흥면 삼상리	곡릉천 주변지대와 장포록 주변의 야산을 배경으로 한 자연공원으로서, 계곡 주변에는 밤나무와 활엽수림이 우거져 있으며 특산물로는 딸기와 밤이 나며, 인근에 있는 산태지, 사슴 사육장은 어린이 자연학습장으로 이용된다.
	장흥 유원지 (관광지)	장흥면 석현리	문화와 테마가 숨쉬는 수도권 명소로 계명산을 정점으로 좌측에는 황새봉과 앵무봉이 우측에는 일영봉 사이로 석현천이 흐르고 있는 계곡 중심의 구릉지가 있다.
낚시터	송추 낚시터 외 22곳	장흥면 울대리	멀리 북한산이 정면으로 바라다 보이는 풍경이 아름답고, 낚시터 앞에는 수영장이 있어서 가족 단위로 와서 낚시와 수영을 즐길 수 있다.
양주시 산하	-	-	북한산, 불곡산, 감악산, 천보산, 칠봉산, 개명산, 은봉산, 호명산, 도락산, 노고산과 불곡산

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁷⁾

67) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=2551>

2) 양주의 락

〈표 3-4〉 양주의 테마 체험형 관광자원

구분	자원	위치	내용
박물관 및 미술관	화암사지 박물관	율정도	고려 말부터 조선 초 최대의 왕실사찰인 화암사의 출토된 유물을 중심으로 많은 소장품을 전시하고 있다.
	필룩스조명박물관	광적면 석우리	조명의 역사와 문화를 보여주는 조명 전문 박물관으로 양주시 광적면 석우리에 자리 잡고 있다.
	장흥아트파크	장흥면 일영리	예술, 자연, 인간이 공존하는 복합문화단지로 국내외 거장들의 작품 감상은 물론 다양한 문화체험이 가능한 공간이다.
	아름다운돌박물관	백석읍 기산리	장흥유원지 내에 위치한 세계 최초의 돌 박물관으로 약 2천여 점의 수석들이 주제별로 전시되어 있다.
	청암민속박물관	장흥면 일영리	장흥유원지 초입에 위치한 사설 민속박물관으로 우리 조상들의 삶을 생생히 볼 수 있는 옛 물건과 과거 생활상을 재현한 4개의 테마별 전시관을 운영하고 있다.
녹색체험 관광	농촌마을	-	맹골정보화마을, 감악산정보화마을, 초록지기정보화마을, 천생연분정보화마을에서 도시인의 자연체험을 위한 현장학습프로그램을 제공하고 있다.
	장흥자생수목원	장흥면 석현리	다양한 테마에 따라 2천여 종의 야생화가 피어나는 곳 장흥자생수목원은 서울 구파발 · 고양 · 일산 등지에서 차로 20~30분 거리에 있는 장흥관광지 안에 있다.
	허브힐	남면 황방리	향기만큼이나 아름다움과 신비로움을 느낄 수 있는 곳으로 3,000여 평의 언덕위에 허브와 꽃 그리고 들꽃들이 어우러진 아름다움을 느낄 수 있는 곳이다.
체험관광	활동적 체험	-	가래비 빙벽, 패러글라이딩, 마구간(승마클럽), 무호정(국궁체험)
	문화적 체험	-	트로이목마(천연염색), 행원도예(도자기)
	전통놀이 체험	유양동	2001년 10월 준공된 양주 별산대 놀이마당은 양주의 민속전통예술문화 '양주별산대놀이'를 계승, 발전시키고 상설 및 정기공연장으로 활용되면서 전통 공연예술의 새로운 장을 열고 있다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁸⁾

68) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=491>

3) 양주의 혼

〈표 3-5〉 양주의 역사·문화 관광자원

구분	자원	위치	내용
국가지정 유형 문화재	백수현 전통가옥	남면 매곡리	중요민속자료 제 128호: 명성황후(1851~1895)가 만일의 사태에 대비해 피난처로 지은 전통가옥이다.
	남면 느티나무	남면 황방리	천연기념물 279호: 850년 생으로 추정되고, 높이 21m, 둘레 12m로 느릅나무과에 속하는 넓은 잎 큰키나무이다.
	온릉	장흥면 일영리	사적 제 210호: 조선 11대 왕 중종의 원비인 단경왕후(1487-1557년) 신씨의 능이다.
	회암사지	회암동	사적 제 128호: 고려 충숙왕 15년(1328) 원나라를 통해 들어온 인도의 승려 지공이 처음 지었다는 회암사가 있던 자리이다.
	회암사지 쌍사자석등	회암동	보물 제 389호: 무학대사의 홍용탑 앞에 높인 석등으로 무학왕사가 입적하기 8년 전인 태조 6년(1397)에 홍용탑과 함께 조성하였음
	회암사지 무학대사 홍용탑	회암동	보물 제388호: 부도의 형태는 구름무늬를 조각한 8각의 바닥돌 위에 받침부분인 기단(基壇)이 놓이고 탑신(塔身)과 머리장식부분이 포개져 있다.
	회암사지 선각왕사비	회암동	보물 제387호: 고려말의 승려 선각왕사 나옹(懶翁, 1320~1376)을 추모하기 위하여 왕의 명령으로 세운 비이다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁹⁾

위의 표에서 제시하고 있는 국가지정 문화재 외에 '양주회암사목조여래좌상 및 복장물(경기도 유형문화재 제206호)', '죽산안씨연창위종가'(경기도문화재자료 제103호), '옥정리선돌(경기문화재자료 제89호)', '양주향교(경기문화재자료 제2호)', 등의 도시정문화재와 홍서봉묘역 및 신도비, 윤근수사당, 빗집바위 등의 시지정문화재와 같은 다양한 역사·문화형 관광자원이 양주시 전역에 걸쳐서 분포하고 있다. 또한 양주시의 대표적인 무형문화재인 '양주 별산대놀이'를 포함하여 총 5개의 무형문화재가 양주시내에서 전해 내려져오고 있다.

69) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=529>

〈표 3-6〉 양주의 역사·문화 관광자원

구분	자원	위치	내용
무형 문화재	나전칠기	장흥면 석현리	경기도 무형 문화재 제24호: 기능보유자는 김정렬 씨이며, 우리나라의 나전칠기는 고려시대 이후 독자적인 기법으로 발전 전승되어 한때는 세계적인 기술을 자랑할 만큼 우수한 작품을 많이 남겼다.
	양주농악	광적면 광석리	시도무형문화재 제46호: 소유자는 황상 복 씨이며 양주농악은 고종 광무 7년(1903년) 농업 장려책의 일환으로 마련된 농악대회에 참가한 양주 석적면 회춘동 두레패가 절기마다 농사짓는 모습을 놀이로 승화한다.
	소놀이굿	백석읍 방성리	중요무형문화재 제70호: 양주소놀이굿은 우마 숭배와 농경의례인 소먹이놀이에 기원을 두고 무속의 제석거리와 마마배송굿 등에서 영향을 받아 형성된 놀이이다.
	상여와 회다지소리	백석읍 오산리	경기도 무형 문화재 제27-1: 경기도 양주지방에서 전해오는 소리로 사람이 죽어 발인에서 무덤을 만드는 데까지의 장례절차마다 부르는 선소리와 회다지소리를 말한다.
	양주 별산대놀이	-	중요 무형 문화재 제2호: 기능보유자로는 노재영, 김순희씨로 애오개(아현동), 가문돌, 사직동 등지의 것을 본산대라고 부르는데 대하여 경기도 양주시에 전승되는 탈놀음을 별산대라고 부른다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁷⁰⁾

4) 지역축제

최근 지자체에서는 자신들만의 지역축제를 개최하여 시민뿐만 아니라 타 지역민의 방문을 유도하여 경제적 가치를 창출하고, 그 지역만의 이미지를 만드는데 많은 예산과 시간을 투자하고 있다. 양주시의 경우 타 지역과 차별적인 축제로는 장흥아트벨리페스티벌과, 양주농악정기공연, 양주별 산대놀이 등이 있으며 그 외에 계절별로 특색 있는 축제를 개최하여 1년에 걸쳐서 다채로운 행사가 진행된다.

70) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=529>

〈표 3-7〉 양주시의 축제

구분	이름	위치	내용
문화축제	초록지기 달집태우기 행사	남면 황방리	대동제, 민속놀이, 농악공연, 쥐불놀이, 달집태우기, 소원등 날리기, 오곡밥 먹기 등
	하얀 돌 정월대보름 민속축제	백석읍 홍죽리	달집태우기, 풍등 날리기, 윷놀이, 연날리기 대회 등 정월대보름 민속축제 한마당 개최
	회암사지 삼대회상 문화축제	회암사지 박물관 일대	삼대회상 다례제, 산사음악회, 산사문화체험 등
	양주농악 정기공연	양주농악 전수회관	경기도 무형문화재 제46호 노동을 예술로 승화
	오봉산 석굴암 단풍음악제	장흥면 교현리	오봉산석굴암이 주최하여 개최하는 산사음악회로 자비의 쌀 나눔 등의 자선행사가 함께 진행되며 매년 신도, 지역주민, 등산객이 함께하는 사찰 축 제
	장흥 아트벨리 페스티벌	장흥면 일영리	작가전, 오픈스튜디오, 공연, 영화상영 등 다양한 문화를 체험 할 수 있는 화합의 장

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁷¹⁾

제2절. 대상지 물리적 공간분석

1. 교통 및 접근성

1) 타 도시에서의 교통 및 접근성 분석

· 자차이용

자가용을 이용해 송추역 일대 지역에 접근할 경우 서울시 은평구 진관동의 구

71) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=3729>

파발 삼거리에서 북한산길(312번 지방도)을 이용하여 북쪽으로 14km이동하면 도착할 수 있다. 의정부에서 접근할 경우 경기도 의정부시 의정부2동 의정부역 앞 5거리에서 도립병원방면으로 약 2.1km 이동한 후 39번 국도를 이용하여 6.2km 이동하면 20분 내에 송추역 일대에 도착할 수 있다.

· 대중교통

서울시 불광동 서부버스터미널에서 의정부행 완행버스 이용하여 출발할 경우 송추유원지까지 약 21km로 20분정도 소요되며, 서울시 지하철 3호선 구파발역에서 하차 후 시내버스 34번, 360번, 704번을 이용하여 송추입구까지 30분 소요된다.



〈그림 3-4〉 송추역 일대 대중교통 현황

그 외에 서울역환승센터 혹은 송례문에서 704번을 이용하거나, 의정부 시외버스 터미널에서 23번, 34번, 360번을 이용해서 송추역 일대에 올 수 있다. 송추역 일대에는 역사를 중심으로 도보 10분 내에 ‘송추느티나무, 송추계곡입구’, ‘플러스마트 앞’, 송추유원지, 송추역’ 등 총 3개의 버스정거장이 위치하고 있다.

‘송추느티나무, 송추계곡입구’ 버스정거장과, ‘플러스마트’ 버스정거장은 아파트와 마트, 대형음식점이 밀집되어있어 현재 송추계곡, 북한산국립공원 송추분소를 가기위해 가장 많은 이용 빈도를 나타내내는 것으로 파악된다. 이와 반대로

‘송추유원지, 송추역’ 정거장은 상대적으로 이용 빈도가 낮게 나타난다.

〈표 3-8〉 대표적 대중교통(버스) 운행구간

구분	종점	운행구간
공항 버스	3700 의정부 공영버스	의정부공영버스-송추유원지-장흥-고양동시장-원릉역-고양시청-화정역-김포공항-부평역-부평구청-부평역-김포공항-화정역-원릉역-송추유원지-의정부공영버스
간선 버스	704 송추반석 전원교회 ↔ 부곡리	송추반석전원교회-장넛말-송추검문소-우이령,오봉산석굴암입구-북한산성입구-구과발역-불광역-홍제역-서대문역-서울역버스환승센터-승례문-롯데영프라자-영천시장-홍제역-서부시외버스터미널-구과발역-북한산성입구-플러스마트(송추계곡입구)-부곡리
일반 버스	23 민락동 차고지	민락동차고지-의정부세관-경기도청북부청사-시외버스터미널-의정부역-원각사-송추유원지,송추역-부곡리-송추유원지,송추역-의정부역동부광장-시외버스터미널-경기도청북부청사-민락동
	34 불광동 시외버스 터미널	불광동 시외버스터미널-구과발역-진관초교-북한산성입구-송추검문소-느티나무, 송추유원지-원각사-가능초등학교-의정부여고-시외버스터미널-의정부여고-송추유원지-북한산성입구-불광동시외버스터미널
	360 불광동 시외버스 터미널	불광동 시외버스터미널-구과발역-일영유원지-신흥유원지-그랜드유원지-송추검문소-느티나무, 송추유원지-원각사-가능초등학교-시외버스터미널-송추유원지-신흥유원지-장자원유원지-연신내역-불광동시외버스터미널
마을 버스	15 삼상1리 차고지 ↔ 가능역	삼상1리차고지-일영유원지-장흥-청암민속박물관-장흥아트파크-권율장군묘-돌고개유원지-신흥유원지-그랜드유원지-느티나무, 송추유원지-원각사-의정부여고-명물찌개거리앞-실버문화원-가능역

2) 관광 거점으로서의 접근성

예로부터 경기도 수도권의 관광도시로 각광받았던 양주시는 인접해있는 경기도권역과 서울시에서 대중교통을 이용하여 30분에서 1시간 내에 접근할 수 있으며, 몇 노선은 신흥유원지, 그랜드유원지, 장흥아트밸리 등 타 관광명소를 경유한다.

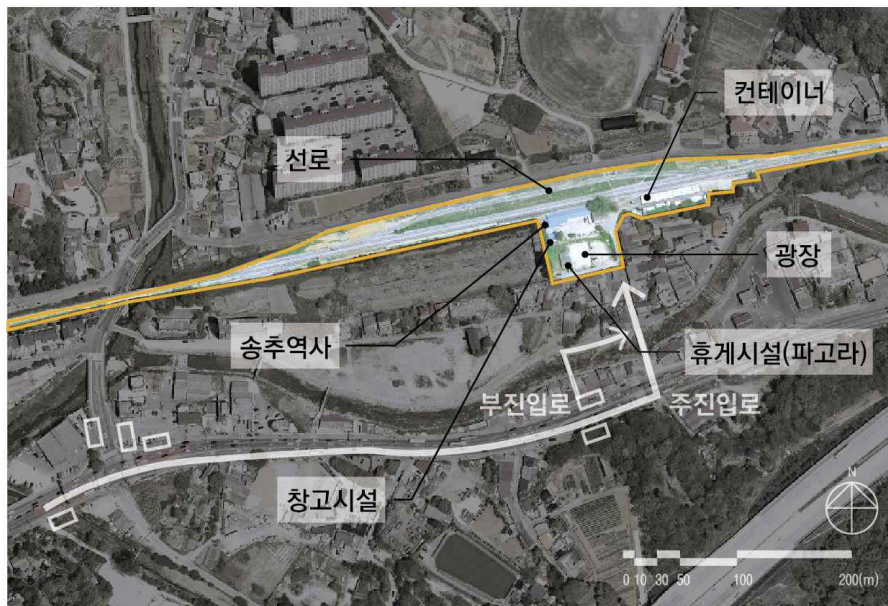
양주시 15번 마을버스는 시 전역에 분포되어 있는 대부분의 행락지를 경유하도록 지정되어있다. 자가용을 이용하지 않더라도 시 전체에 다양하게 분포하고 있는 관광명소를 쉽게 접근할 수 있는 체계를 갖추고 있다.

2. 송추역 지역 공간의 이해

1) 송추역 일대

· 송추역사 일대

송추역 일대 분포하고 있는 버스정거장에 하차 후 공릉천을 건너는 송추교를 지나 주 진입로를 통해서 송추역에 도착 할 수 있다. 그 외에 송추분식과 새한약국과 사이에 있는 길을 이용해서 가교를 건너는 부 진입로를 통해서도 진입할 수 있다.



〈그림 3-5〉 송추역사 일대 공간의 이해

송추역은 역사 건물을 포함하여 서울 교외선 선로, 창고시설, 파고라가 설치된 휴게 공간, 광장, 주차 공간으로 공간을 분류할 수 있으며, 물류를 적재하던 컨테이너들이 선로 주변이 방치되어있다. 대부분의 시설들의 상태는 2004년 폐선 된 후 그대로 방치되어있지만 비교적 상태가 양호하여 철도가 재 운행하거나 타 용도로 사용해도 괜찮은 상태로 파악된다.

· 상업밀집지역

송추역에서 과거 송추유원지로 이동하기 위한 길에는 자연스럽게 상업시설이 밀집했다. 본 연구에서는 현지조사와 인터뷰를 통해서 상업지역을 세 공간으로 구분하였다.



〈그림 3-6〉 상업밀집지역에 대한 공간의 이해

‘상업밀집지역_1’은 송추역전에 형성된 공간으로 역 시설과 가장 밀접한 관계를 맺고 있으며, 가로주변으로 1층 단위의 건물들이 들어서 있으며 뒤편으로는 거주지가 형성되어있다.

‘상업밀집지역_2’는 대로변에 위치한 지역으로 건물 자체는 1970년대 지어졌을 것으로 추정되나 대부분의 건물은 입면수리를 하였고 타 지역과는 다르게 반 이상이 현재까지도 상업행위를 유지하고 있는 것으로 나타난다.

‘상업밀집지역_3’은 호국로를 지나 송추유원지로 진입하기 위한 상업시설로 성행했을 당시의 모습을 엿 볼 수 있을 정도로 요식업 위주의 상업시설이 남아있다. 하지만 실질적인 송추유원지의 입구가 ‘송추느티나무, 송추계곡입구’역 쪽으로 변경됨에 따라 현재에는 1/3정도만 현재에 상업행위를 유지하고 있는 것으로 파악된다.

· 재개발지역

재개발 지역은 '양주시 장흥면 부곡리 공동주택신축부지'로 선정되어있으며 시행사인 '북한산 피에프브 주식회사'가 토지를 매입하여 재개발을 실시할 예정이었다.

2012년 4월 5일부터 동년 5월 4일까지 신축공사에 앞서 문화재 '항울 문화재 연구원'에서 문화재 발굴조사를 실시 한 후 개발이 실시될 예정이었으나 시행사의 부도로 인해서 현재에는 유휴지로 남아있는 상태이다.⁷²⁾



〈그림 3-7〉 송추역전 재개발지역에 대한 공간이해

2) 인근지역

공릉천, 북한산국립공원, 송추계곡, 송추유원지, 일영유원지, 장흥유원지, 신흥유원지, 그랜드유원지, 송추농원, 행원도예, 승마장, 아트벨리 등이 인근에 위치하고 있다.

72) 주민 인터뷰(2013.10.09)

3. 시설물 현황

1) 철도시설의 이해

‘철도교통 관련 시설’은 철로를 중심으로 여객이동 및 화물운송에 필요한 건축물 및 토목시설, 차량 등을 포함하여 운영·지원 체제가 유기적으로 구성하기 위한 역할을 수행하는 모든 교통시설로 정의한다, 철도 건설법에 의한 철도시설은 크게 선로와 역사시설 철도운영을 위한 건축물·건축설비시설로 분류된다.⁷³⁾

〈표 3-9〉 철도건설법상 철도시설 분류

구분		내용	종류
선로	선로	철도교통망 형성 시설	선로
	보수·정비 시설	선로 및 철도차량을 보수·정비하기 위한 시설	선로보수부지, 차량정비기지, 차량유치시설
	신호 및 제어시설	철도 교통을 위한 시설	전철전력설비, 통신설비, 신호 및 제어설비 시설
역 시설	역	물류·환승을 목적으로 하는 시설	보통역, 간이역, 신호장
	역내 부대시설	역사와 동일건물 내에서 판매 및 집회 등의 활동이 일어나는 시설	판매·업무·근린공공·숙박·관람집회·전시시설
	연계시설	노선 간 또는 타 교통수단과의 연계운영이 필요한 시설	창고,광장 및 정류장
철도 운영시설		철도기술의 개발·시험 및 전문 인력의 교육 훈련을 위한 시설	철도기술연구원, 철도박물관 등

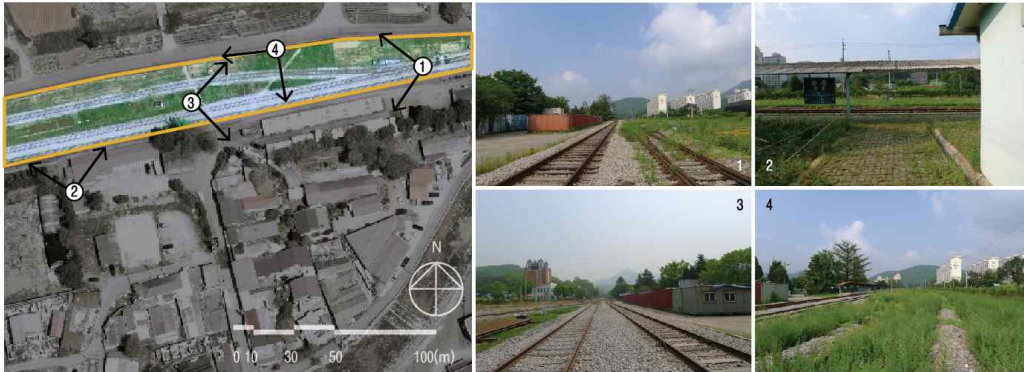
자료: 철도 건설법(2009) 제2조(정의) 재구성

철도시설은 단순한 산업시설 아니라 선로, 보수정비시설, 신호 및 제어시설, 역, 역내 부대시설, 연계시설, 철도 운영시설 등으로 이루어진 복합공간이다. 따라서 철도 관련 부지는 각자의 요소를 하나의 공간으로 인식하는 것이 아니라, 여러 요소들이 결합된 복합체이며 또한, 과거로부터 철도 교통부지 인근 주민과 과거 이용객의 행태와 함께 만들어진 집합단위의 경관으로 인지할 필요가 있다.

2) 서울교외선 송추역 시설물 현황

73) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재 활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

· 선로



〈그림 3-8〉 선로일대 현황사진

운행이 중단된 후 방치되어 잡초가 무성히 자라고 있으며 철길을 통행하는 행위를 금지하는 표지판이 설치되어 있지만 사람들이 지나다녀서 약 1.5m의 폭으로 소로가 2개 자연스럽게 형성되어있다. 이는 역전 호국로에 있는 버스정류장에서 하차 후 선로의 북쪽에 위치하고 있는 거주하거나 상업시설을 이용하는 사람의 행위에 의해 생겨난 것으로 추측된다. 선로 주변으로는 인근지역민들에 의한 텃밭이 조성되어있다. 선로 주변으로는 용도를 알 수 없는 폐목재 및 폐자재가 방치되어있다.

· 역 시설



〈그림 3-9〉 역 시설 현황사진

표면적 약 347㎡ 크기인 송추역은 현재 코레일의 자산이며 운행이 중단 된 후에 출입문을 봉쇄하여 내부의 진입은 통제되어 있는 상황이다. 역 간판의 페인트

가 벗겨지는 등 부분적으로 노후화된 상태로 남아있지만 구조물을 보강하는 등의 행위 없이 바로 재사용 할 수 있을 정도의 컨디션으로 파악된다. 플랫폼의 경우 폭 3m 길이 100m로 보도블록이 포장되어있으며, 양호한 상태로 남아있으며 플랫폼 위에 벤치 같은 휴게시설은 없고, 송추역을 포함 전·후 역을 알리는 안내판이 남아있다.

· 연계 시설



〈그림 3-10〉 연계시설 현황사진

현재 남아있는 연계시설로는 창고, 주차공간, 광장, 휴게시설(파결라)와 선로인근에 방치된 컨테이너가 있다. 창고시설을 송추역 서편에 위치하고 있으며 진입이 통제되어있다. 송추역전 바로 앞으로 약 10대 정도를 주차 할 수 있는 공간과 표면적 약 100㎡크기의 파결라가 설치되어있다. 주차공간과 역전 광장은 약 1.2m의 레벨차이가 있어서 계단과 스탠드형식의 단으로 연결되어있다. 역전 광장은 약 1,400㎡의 크기로 주차공간에 있는 같은 파결라가 서편에 위치하고 있으며 교외선 운행당시 많은 사람들이 모여서 춤추거나 노래를 듣는 행위를 했던 장소이다.⁷⁴⁾

4. 역전 일대 상업시설 및 주거지역

74) 주민 인터뷰(2013.10.09)

1) 상업밀집지역_1: 송추 역전

송추역전 상업밀집지역의 현재모습은 다음과 같다. 민가와 상업지역이 혼용되어있는 지역으로 '출장 뷔페'와 '두레박 목로주점'이 현재운영 중이며, 원주민이 아닌 임대를 받아 상업행위를 하고 있는 것으로 파악된다. 나머지 건물들은 모두 문을 닫은 상태이며 민가로 파악되는 건물 앞 텃밭 혹은 자전거 등의 거치현황을 보면 현재에도 사람들이 거주하고 있는 것으로 파악된다.



〈그림 3-11〉 송추 역전의 상업밀집지역

〈표 3-10〉 송추 역전 상업시설의 기본정보

구분	주소	사용승인일자 (준공연도)	주용도	주구조	건축면적 (㎡)
①	호국로 597번길 28	1979	제1종근린생활시설	블록구조	25.47
②	호국로 597번길 28	1970	제1종일반주거지역	블록구조	43.46
③	호국로 597번길 22	1964	제1종근린생활시설	블록구조	134.17
④	호국로 597번길 18	1984	제1종근린생활시설	일반목구조	80.60
⑤	호국로 597번길 16	1967	제1종근린생활시설	일반목구조	58.15
⑥	호국로 597번길 14	-	제1종근린생활시설	-	56.00
⑦	호국로 597번길 12	1978	제1종근린생활시설	벽돌구조	45.16
⑧	호국로 597번길 10	1978	제1종일반주거지역	벽돌구조	48.13

자료: 부동산정보 통합포털 온나라 홈페이지⁷⁵⁾

2) 상업밀집지역_2: 호국로 일대

호국로 일대 상업밀집지역 현재 모습은 다음과 같다. 타 지역과 차별적으로

75) <http://www.onnara.go.kr/index.jsp>

대부분의 상가가 현재까지 운영 중이며, 그 중 ‘송추분식’과 ‘송추 주내 토종 순댓국’집이 서울교외선이 운행했을 당시부터 운영되고 있으며, 나머지는 폐선 후 임대를 받아서 상업행위를 하는 것으로 파악된다. ‘송추분식’의 경우 상호명은 분식집이지만 장사가 잘 되지 않아 단체주문만 받고 있는 상황이며 버스표를 판매하는 일과 병행하고 있었고, ‘송추 주내 토종 순댓국’은 2대째 사장님으로 원래 그림을 그리는 작가였던 사장님이 1대 사장님이신 어머니를 대신해서 현재 국밥집을 운영하고 있다.⁷⁶⁾



〈그림 3-12〉 호국로 일대의 상업밀집지역

〈표 3-11〉 호국로 일대 상업시설의 기본정보

구분	주소	사용승인일자 (준공연도)	주용도	주구조	건축면적 (㎡)
①	호국로 591	1964	제2종근린생활시설	블록구조	53.23
②	호국로 591-1	1969	제1종일반주거지역	블록구조	98.33
③	호국로 593	1963	제1종근린생활시설	일반목구조	105.05
④	호국로 595	1976/1960	단독주택(기타) / 제1종근린생활시설	일반목구조 / 벽돌구조	33.48 / 98.13
⑤	호국로 595-1	1966	단독주택(기타)	블록구조	117.23

자료: 부동산정보 통합포털 온나라 홈페이지⁷⁷⁾

76) 주민 인터뷰(2013.10.09)

3) 상업밀집지역_3: 과거 송추유원지 입구

과거 송추유원지로 가기위한 길목이었던 이 지역은 상업시설과 주거공간이 함께 있으며, 호프, 치킨, 삼계탕, 이발관 등의 상업시설은 문을 닫은 상태이고 '용인반점' 하나만 현재까지 운영 중인 것으로 파악된다. 송추계곡으로의 실질적인 입구가 느티나무 사거리로 옮겨지면서 상권이 침체되고, 주민들이 건물을 매각하고 타 지역으로 이주하거나, 아직 매매가 이루어지지 않을 상태로 빈 공간으로 남아있다. 이 지역의 사용승인일자는 1960년대부터 90년대까지 다양하게 나타난다.



〈그림 3-13〉 과거 송추유원지 입구의 상업밀집지역

제3절. 서울 교외선 송추역 일대의 역사적 맥락

1. 서울 교외선 개통과 송추역 일대의 변화

서울 교외선은 1961년 6월 30일 능곡에서부터 가릉까지 26.5km가 1차적으로 개통했고, 2년 후인 1963년 8월 20일 가릉에서부터 의정부까지 5.4km가 준공되어 총 길이 31.9km 전구간이 개통되었다. 개통당시에는 능곡에서부터 의정부까지 운

77) <http://www.onnara.go.kr/index.jsp>

행한다하여 앞 글자를 따서 능의선이라고 불렀다. 열차 운행은 서울역을 출발점으로 하여 신촌·수색을 경유하여, 의정부를 지나 성북·청량리·용산역을 거쳐 서부역으로 귀착하는 순환운행이었는데 용산에서부터 성북 간에 수도권 전철이 운행되면서부터 운행 코스는 서울에서부터 성북 간으로 줄어들었다. 구간내의 역으로는 보통 역 1개소, 간이역 6개소이며, 1일 6회 왕복 운행했다.⁷⁸⁾

교외선이 운행했던 지역 주변인 원릉·벽제·일영·장흥·송추 등은 자연경관이 뛰어나 사람들의 방문이 잦은 곳이 많았다. 교외선이 개통되면서 자연자원이 풍부한 일영, 장흥, 송추 지역은 유원지로 개발되어 서울 시민들이 관광의 목적으로 방문하였다. 특히, 휴가철에는 더 많은 사람들이 유원지에 가기위해 서울 교외선을 이용하였으며, 역전에는 상권이 자연스럽게 밀집되었다.

2. 1960-70년대와 유원지 문화와 송추지역



능, 명소 / 근교에 산재 교외선이용
동아일보 | 1965.04.27 기사(뉴스)

(중간생략)이밖에 재작년 개통된 교외선도 널리 이용된다. 온가족이나 동창, 동향 친구들이 어울려 술이 나오기 마련인 들놀이는 무엇보다도 교통이 편하고 멀리 걷지 않는 곳을 택해야 한다.

(중간생략)교외선 재작년에 개통된 서울시 교외선은 능곡에서 의정부에 이르는 서울시 북쪽의 여러놀이터를 연결해 놓았다. 가장 알맞은 곳은 송추근방, 교외선열차는 아침 8시10분부터 저녁 6시10분까지 2시간 간격으로 서울역에서 출발한다. 차임은 74원

흥겨운 유원지의 포장마차
경향신문 | 1969.09.29 기사(뉴스)

출랑출랑포장마차가 흥겹게 유원지 숲길을 달렸다. 그럴듯한 좌석마련에 포장까지한 포장마차가 도시에 지친 유원객들에게 이제

9월마지막 일요일인 28일 송추유원지에 나타난 이 포장마차는 서울 교외선 송추역에서 5리 남짓한 유원지까지 달려주고 40원씩을 받는데 제법 손님이 많다.

〈그림 3-14〉 신문기사를 통해서 본 송추지역

자료: 동아일보(1965.04.27.), 경향신문(1969.09.29)

서울 교외선은 타 철도시설과 같이 산업물자를 운송하는 목적보다는 수도권 교외지역에 분포하고 있는 문화재, 계곡과 같은 관광지 및 행락지를 가기위한 목

78) 네이버 지식백과

(<http://terms.naver.com/entry.nhn?cid=200000000&docId=1111274&categoryId=200001148&mobile>)

적으로 개통되어 운행되었다. 그 중 송추유원지는 1960-70년대 서울에 거주하는 대학생들이라면 한번쯤을 꼭 가봤을 장소로 유명했다. 이는 1960년대의 신문 기사를 통해서 알 수 있다. 특이한 점은 송추역에서 내려서 유원지까지 마차를 타고 이동할 수 있는 교통수단이 있었다는 점이다.



〈그림 3-15〉 사진자료를 통해서 본 송추지역
자료: 개인 블로그⁷⁹⁾

그 시대에 유행했던 스타일의 나팔바지로 한껏 품을 내고 와 송추역에 내리던 풍경, 참새구이를 안주삼아 양조장에서 갓 가지고 온 막걸리를 먹던 풍경, 직 사각형은 큰 오디오에서 흘러나오는 음악과, 등에 짊어지고 온 통기타 연주에 맞춰 춤추던 풍경⁸⁰⁾은 지금은 찾아볼 수 없지만 그 당시 송추유원지를 방문했던 사람들의 기억 속엔 남아있다.

3. 교외선 폐선과 송추역사의 침체현상

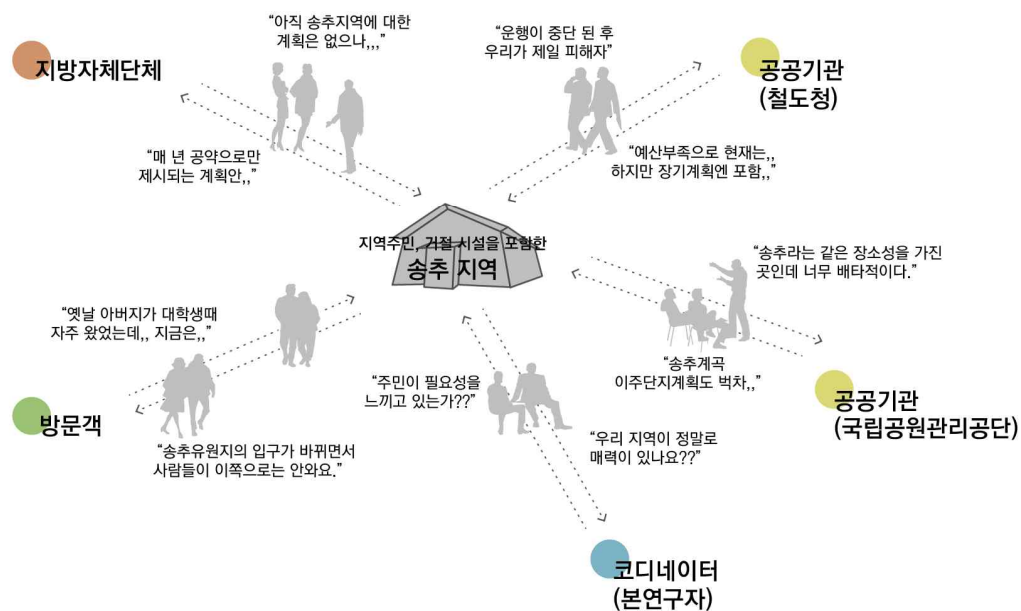
79) <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>

<http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

80) 주민 인터뷰(2013.10.09)

1970 - 80년대 대학생 및 젊은 세대들의 청춘과 낭만을 찾아 서울 교외의 장흥 혹은 송추 유원지로 갈 수 있었던 교외선은 철도청 내부의 사정과 운영을 해야 할 기관사 부족과 정부의 공공서비스 보조금 미지급이라는 원인으로 운행이 중단되어 2004년 4월 1일 이후로는 열차가 운행하지 않는다.⁸¹⁾ 송추유원지를 방문하는 사람들의 통행이 감소하면서 역전 공간의 상업지대는 경제상황이 어려워졌다. 폐 선로, 창고시설을 포함하여 사용하지 않는 역사와 역전광장의 휴게 공간 역시 노후화가 시작되어 현재에는 경기도 양주시 울대리 일대의 홍물로 남아 있지만 현재까지 이 일대에 거주하고 있는 사람들은 과거와 같이 열차가 꼭 운행되지 않더라도 다시금 많은 사람들에게 이용될 수 있는 공간이 되기를 바라고 있다.⁸²⁾

제4절. 이해관계자 분석



〈그림 3-16〉 송추 지역의 다양한 이해관계자

본 연구 및 계획이 실행가능성과 지속가능한 계획안이 수립되기 위해서는 관

81) 위키 백과(<http://ko.wikipedia.org/wiki/교외선>), 두산 백과사전(<http://terms.naver.com>) 재구성

82) 주민 인터뷰(2013.10.09)

련된 이해관계자의 성격과 특성 그리고 니즈를 분석하여 계획안에 반영하여야한다. 지자체로는 양주시의 농촌관광과, 현재 폐 철도부지의 소유주인 철도청, 과거 송추유원지 일대 소유주인 북한산국립공원관리공단 송추분소의 지원과 협업이 가장 중요하며, 실질적으로 이 계획을 실행 및 참여하는 지역주민과 방문객, 그리고 계획을 수립하는 코디네이터를 이해관계자로 도출했다. 도출내용은 <그림 3-16>과 같다.

1. 지방자치단체 및 공공기관

경기도 양주시는 다양한 관광자원이 시 전역에 분포하고 있고, 행정적으로도 관광에 대한 다양한 정책을 실시하고 있다. 본 연구에서 제시하고 있는 송추지역 관광계획과 관련부서는 문화관광과 및 농촌관광과의 '관광 진흥팀'이 해당되고 주요 사업으로는 장흥지역에 대한 다양한 관광계획을 정책적으로 만들어가고 있지만, 송추지역에 대한 구체적인 계획안이 수립되어있지 않다. 하지만 2012년 문화디자인프로젝트사업에 지원했던 정책상의 시도를 보았을 때, 지역주민 스스로가 필요에 의해서 조직을 만들고, 시의 관광정책에 이득이 되는 구체적인 안을 제안한다면 시에 지원과 적극적인 협조가 있을 것으로 예상된다.

철도청의 경우는 5대 벨트사업의 장기계획에 서울교외선의 야간관광열차사업을 검토하고 있는 것으로 보아, 이용되지 않고 있는 서울 교외선 철도부지에 대해 구체적인 활용방안과 예산이 정해진다면 활용에 대한 적극적인 태도가 나타난다. 북한산국립공원 송추분소의 경우는 현재까지는 송추지역과의 연결성이 뚜렷하게 나타나고 있지는 않다.

송추분소의 경우 현재 실시하고 있는 송추지역 상가이주사업에서 많은 시간과 노력, 예산을 투자해서 계곡부의 상업시설을 타 지역으로 옮기는 사업을 실시하고 있지만, 유원지가 가지고 있던 풍경을 잃는다는 걱정과 우려가 함께 나타나고 있다. 관리공단의 상가이주계획은 이미 시작되었지만, 본 연구 및 계획에서 수립할 지역관광계획의 범주와 연대하여 지역성을 확립하고 장소를 함께 만들어간다면 두 공간 모두 시너지효과를 얻을 수 있을 것으로 예상된다.

2. 방문객

신문기사와 사진자료 그리고 주민인터뷰를 통해 1960-70년대 서울 교외선을 이용해 송추유원지에 방문했던 주 이용객은 20-30대로 추정된다. 이는 대학생활 혹은 직장생활을 서울과 경기도권역에서 했던 현재의 60-80대 연령을 가진 사람으로 과거 방문객의 범위를 좁힐 수 있다. 열차 내부에 사람이 다 타지 못해 열차 외부에 까지 몸을 싣고 송추유원지를 방문했다. 현재는 북한산 국립공원 송추지역의 평일방문객을 보면 50-60대 남성이 대부분을 차지하고 있으며, 주말에는 20대 에서부터 6-70대 까지 다양한 연령대의 사람들이 등산을 하거나 식사하기 위해 송추지역을 방문한다. 금요일을 포함한 주말이나 연휴 때는 회사 야유회, 동아리모임, 회식과 같은 다양한 연령층의 사람들의 모임장소로 이용되고 있다.⁸³⁾ 이러한 모습은 과거 송추유원지로 불렸을 당시부터 지속적으로 나타나던 풍경이었다. 과거를 느끼고, 경험을 할 수 있어 현재까지도 많은 방문객들이 송추계곡을 방문하고 있으나, 실질적인 입구가 송추역에서 느티나무 사거리로 이동하여 송추역 일대는 방문객들이 잘 알지 못하며 찾지 않고 있다.

3. 지역주민

지역주민은 운행이 중단 된 후 가장 큰 피해자라고는 하지만 현 상황을 개선하기 위해서는 소극적인 태도를 나타내고 있다. 주민 스스로가 단체를 조직하여 교외선 재 운행에 대한 의견을 지자체나 철도청에 건의한 전례가 없고, 매 번 선거의 공약으로 제시되는 내용에 대해서 불신만 쌓여가고 있다. 송추 역전이 재개발지역으로 선정된 후에 운행당시부터 거주하던 주민들은 땅을 매각하고 이주한 경우와 2세대가 귀향하여 다시 상업을 유지하는 등 다양한 사례로 나타나고 있다. 지역 재생과 교외선 재 운행에 대해서는 많은 관심도를 보이지만 그들 스스로의 힘으로는 지역의 활성화에 대한 어려움을 느끼고 있는 실정이다.

83) “송추유원지 두 번째 장” 계획 시 설문조사 실시, 2012년 1학기 광역조경계획

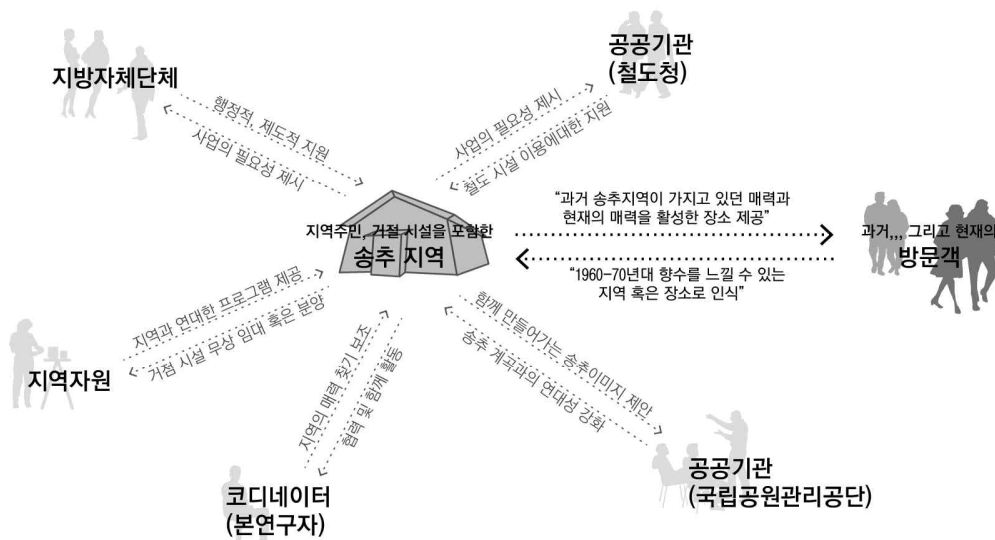
〈표 3-12〉 지역주민 인터뷰 내용

구분	지역주민	주요내용	비고
상업주	순댓국밥집 사장님	“70년대부터 이 자리에서 주점을 운영하셨던 부모님이 늙으셔서 이제는 제가 대를 이어받아서 운영하고 있습니다. 많은 사람들이 떠나갔지만 현재 남아 있는 주민들은 <u>1970년대 당시 사람들로 복적이던 송추역을</u> 잊을 수가 없습니다.”	- 과거에 대한 긍정적 사고 - 지역에 대한 관심도 높음 - 지역작가
	송추분식 사장님	“분식집을 운영했었습니다. 현재는 장사가 잘 되지 않아, 단체주문만 받고 있습니다. <u>건물을 확장하거나 새로 지을 여력이 없습니다.</u> 그냥 그렇게 살고 있습니다.”	- 과거에 대한 긍정적 사고 - 원 주민
	새한약국 원장님	“옛날에는 많은 사람들이 방문했는데, 요즘은 뜸 합니다.”	- 과거 풍경 기억
	용인반점, 충남슈퍼	“이 길에서 저희 집만 남은 것 같아요, 이사 갈 여력은 없고 <u>다시 이 길에 사람들이 오게 만들 방법은 없나요?</u> ”	- 지역에 대한 관심도 높음
지역주민	지역주민 (송추역전 거주)	“방치되어 있는 송추역이 <u>어떤 방법으로든 활용되었으면 좋겠습니다. 다시 옛날처럼 사람들이 오는 곳이 되면 좋겠습니다.</u> ”	- 지역에 대한 관심도 높음
	지역주민 (송추역전 거주)	“여기에 뭐 볼게 있다고 <u>사람들이 가끔 사진을 찍으러 옵니다.</u> ”	- 지역의 매력에 대한 의문
	지역주민 (텃밭)	“그냥 아무도 안 쓰는 땅이라서 <u>텃밭을 만들어서 야채를 키워먹고 있습니다.</u> 상관없지 않나요?”	- 지역에 대한 애착심 높음
	지역주민 (국밥집 사장님) (지역작가)	“원래는 작가입니다. 하지만 지금은 국밥집을 이어 받아서 운영하고 있습니다. 어머니가 여기를 운영했을 당시에는 <u>그림을 그리러 오곤 했습니다.</u> ”	- 과거 풍경 기억

4. 소결

해당 지역 이해관계자 분석을 종합하면 양주시와 철도시설의 소유주인 철도청은 송추 지역의 활성화 및 철도시설 활용에 대한 구체적인 계획이 없고, 이러한 상황 속에서 지역주민은 불만을 호소하지만 실질적으로 주민 간담회 혹은 회의를

통한 적극적인 방법을 구현하고 있지 않다. 이에 본 연구자와 같은 코디네이터의 자문을 통해서 주민 스스로가 지역의 매력을 도출하여 구체적인 계획을 작성한 후 철도청에게 사업의 필요성을 제안하며, 주민 단체를 조직 혹은, 마을 기업과 같은 방안을 구축하여 정부 혹은 지자체의 경제적 지원을 받아야 한다는 결론을 도출했다.



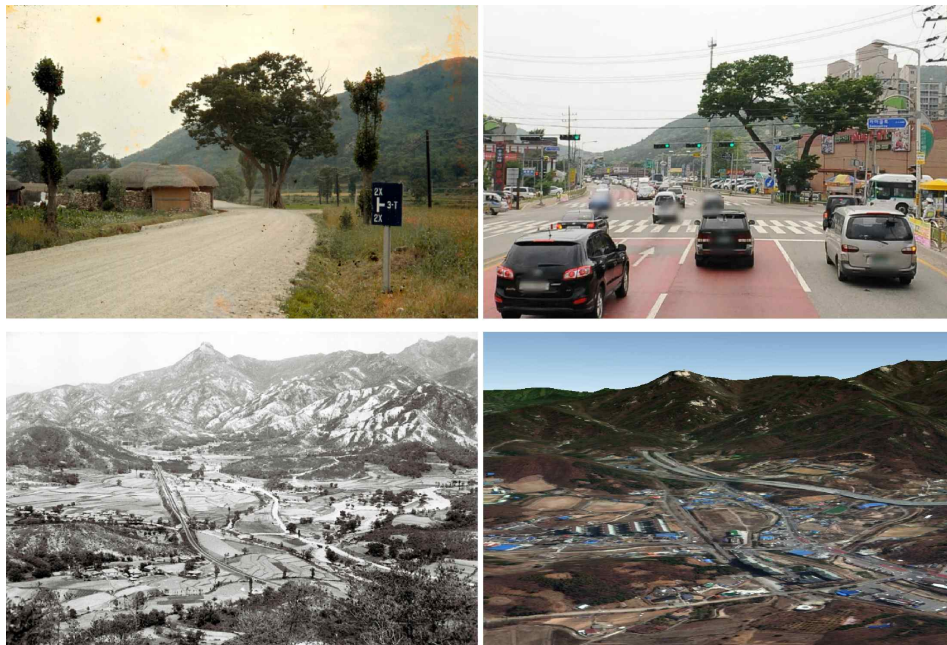
〈그림 3-17〉 지역관광계획의 가능성을 위한 이해관계자의 태도

<그림 3-17>과 같은 프로세스를 거친다면, 1960-70년의 분위기가 남아있는 송추지역에 대해서 지역 주민 스스로의 힘으로 지역의 장소성을 구축하고, 타 지역 사람들은 송추 지역에 대해서 향수를 느낄 수 있는 지역 혹은 장소로 인식하고 지속적인 방문이 이루어 질 것이다.

제5절. 종합

1. 사람들의 기억 속 송추지역의 풍경

오랜 기간 송추 지역에서 거주한 주민, 교외선 운행당시 송추역을 방문했던 사람, 현재의 폐선 된 교외선 모습을 사진에 담기위해 방문하는 사람 모두 ‘송추역’라는 단어 속에서 이 지역의 과거를 회상할 수 있는 계기를 가진다는 공통점이 나타난다.



〈그림 3-18〉 1965-66년과 현재의 송추삼거리모습, 송추지역 항공사진

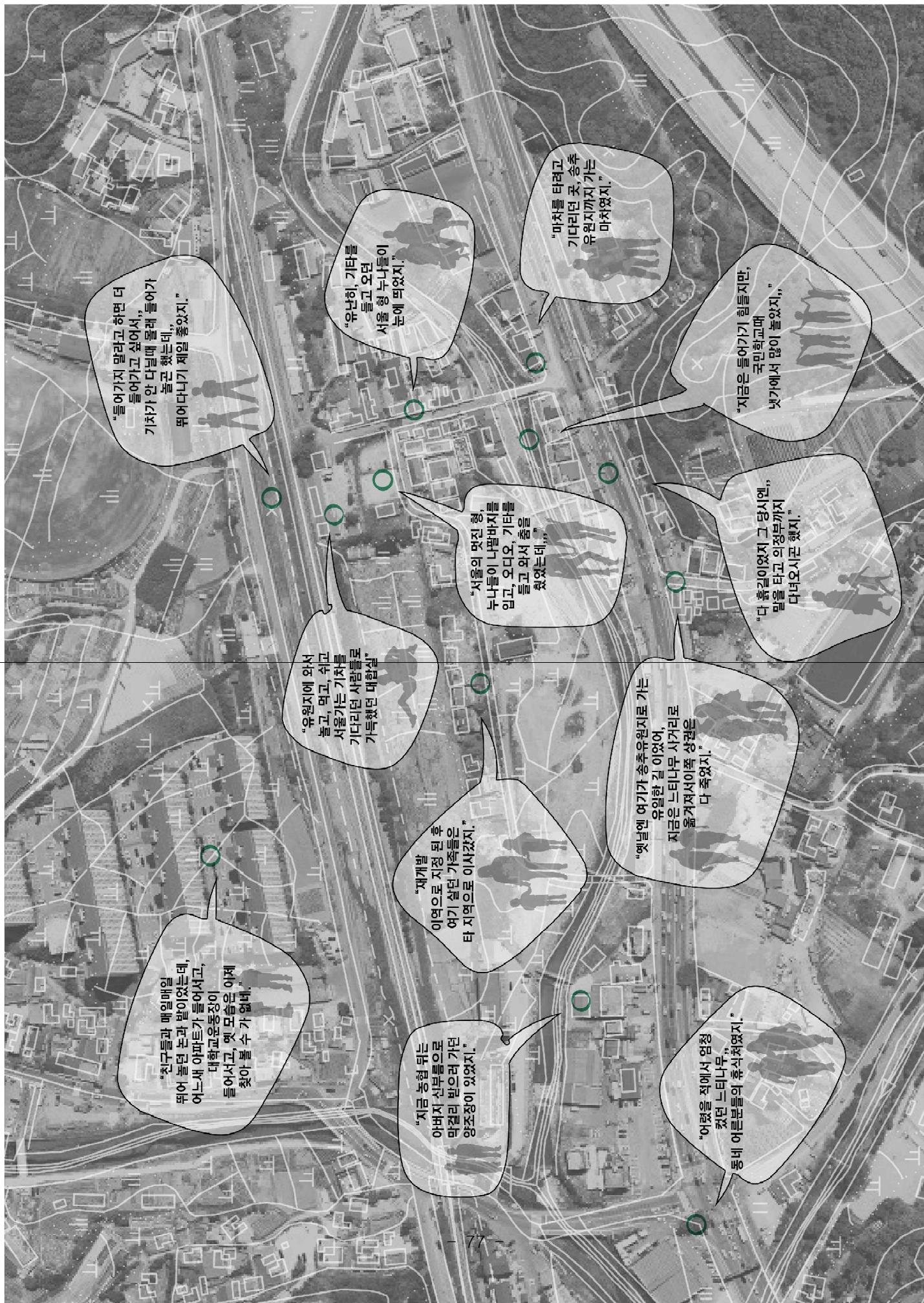
자료: 드레허(Dreher), 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』

현재에는 관리가 되지 않아 방치되고 있지만 시간이 멈춰 버린 듯 남아있는 역사와 철로, 거리와 건물에는 과거의 흔적이 묻어 있고 그 곳을 살아가고 있는 사람들의 어린 시절 속 일상적인 기억들이 담겨있다. 1960년대 중반 용산 미 8군 사령부에서 복무한 드레허(Dreher)가 출장 업무 차 인천, 수원, 의정부 등을 찍은 사진을 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』라는 주제로 개인 블로그에 기재하였는데, 이 사진자료에서도 의정부와 송추를 오가는 39번 국도에서 찍은 송추지역의 1965-66년의 모습이 나타나고 있다.

사진 속 느티나무는 현재 송추 계곡의 실질적인 입구에 해당하는 느티나무 사거리와 같은 나무로 그 당시에 사람들의 모임 및 휴게공간으로 활용되고 있는 것을 알 수 있다. 또한 현재 왕복 2차선 아스팔트 도로 옆 상가와 음식점이 즐비하

고 화물차량과 버스가 지나다니는 호국로는 한적한 시골동네의 흙길이었다. 이러한 사진자료와 주민, 방문객 인터뷰, 연구자 본인의 의견을 더해서 현황분석의 종합결과로 송추지역에 대한 원풍경지도를 제작하였다. 이는 지역의 과거풍경에 대한 기억을 인터뷰를 통해 뽑아내어서 지로도 제작하고, 이를 계획의 실행기 청사진으로 활용하는 방안으로 일본의 마을 만들기 사례에서 사용되고 있는 하나의 방법이다.

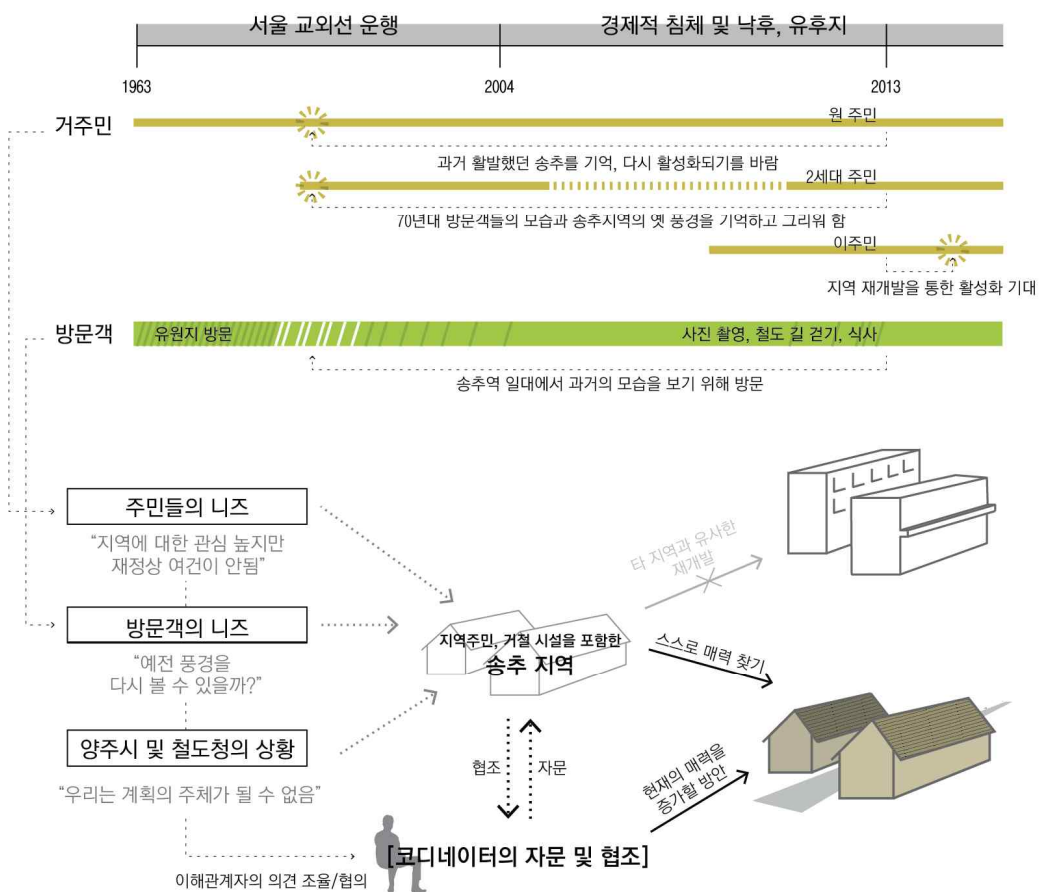
현재의 송추역 일대의 항공사진과 1997년에 제작된 수치지형도를 겹쳐 베이스 맵을 만들고 현재에 거주하고 있는 사람과 과거 송추역을 방문했던 사람들에게 얻어낸 기억속의 송추역 일대 풍경을 지도에 표시한 것은 다음 그림과 같다.



〈그림 3-19〉 과거 방문객과 지역주민의 기억에서 도출해 낸 송추 지역의 원 풍경

2. 방치된 시설물 및 상업 가로공간의 활용가치

송추역을 포함한 그 일대 지역은 1960-70년대 많은 사람들이 방문했던 유원지로의 입구로의 기능을 내려놓고 그 흔적만이 현재까지 남아있다. 또한 재개발 시행사의 부도로 현재 상업가로는 경제적으로 침체되어 있으며, 현재 거주하고 있는 주민들은 형평상 현재 거주지를 보수하거나 이주할 여력이 없다.



〈그림 3-20〉 송추지역의 시설물 및 가로공간에 대한 활용

그들의 기억 속의 송추는 많은 사람들이 북적이던 장소였다. 현재 송추계곡과 북한산을 방문하는 사람들 역시 옛 송추를 생각하며 이 지역을 꾸준히 방문하고 있지만, 느티나무 사거리 방면의 입구를 이용하여 송추역 일대에는 오지 않고 있

다. 따라서 송추역 일대의 상업가로는 가치를 상실하고 방치되어 있다. 이러한 시설물과 가로공간에 새로운 공간을 창출하여 마을 재 활성화를 도모하는 것 보다는 시대의 흔적을 가지고 있는 현재의 모습을 유지·보수하여 가로경관을 개선할 수 있다. 이는 주민들의 현 재정적 상황으로 보았을 때, 단기간에 저비용으로 1970년대의 성행했던 모습으로 풍경을 정비할 수 있으며, 점점 사라져 가는 성행했던 옛 송추지역의 모습을 유지할 수 있다. 현재 북한산국립공원 송추분소에서 시행하고 있는 계곡부의 상업시설을 이전시키는 사업은 자연환경개선 차원에서는 시행되어야 하지만, 과거 송추 유원지의 풍경이 점점 사라지는 과정을 겪고 있다. 하지만 송추역 일대에는 아직까지 송추 지역의 옛 모습을 유지하고 있으며 이러한 콘텐츠를 잘 활용하면 타 지역의 관광지와 경쟁하여 '6070'이라는 추억 혹은 향수의 주제를 가지고 있는 인위적이지 않은 공간을 제시할 수 있다.

3. 지역 자원의 거점시설로의 가능성

현황분석을 통해서 얻어낸 다양한 지역 자원은 문화·역사자원, 자연자원, 사회·인적자원으로 구분되며, 송추역을 거점으로 하여 분포하고 있는 요소들은 다음과 같다.

〈표 3-13〉 송추 지역의 다양한 지역자원에 대한 분류

구분		지역자원
문화·역사자원	문화	행원도예, 용이와 다육이, 송추낚시터, 송추농원, 송추 로얄수영장, 장흥아트파크, 등
	역사	온릉, 느티나무 등
자연자원		북한산, 송추계곡, 일영산 장흥숲길, 공릉천 등
사회·인적자원	사회	양주시청, 마을회관, 북한산국립공원관리공단, 철도청, 송추초등학교, 보타사 등
	인적	우남아파트 노인회, 지역주민, 상업주(송추농원, 카페휘바, 진흥원, 송추 가마골 카페 베르힐) 등

문화자원에 속하는 행원도예, 용이와 다육이는 도자를 이용한 다양한 상품을 팔고 있는 상업시설이며, 행원도예의 경우에는 인근 경기도 일대의 초등학생 및

일반인들이 도자체험을 제공하고 있다.



〈그림 3-21〉 문화자원_행원도에, 송추 로알수영장

송추납시터와 로알수영장은 1900년대 후반의 유원지 문화의 한 맥락으로 성수기에는 제 역할로의 운영을 하고, 비성수기의 경우에는 어린이를 위한 체험 프로그램을 제시하여 현재까지 운영 중이다. 그 외에 장흥면 범위에서 위치하고 있는 장흥아트파크, 일영 유원지 캠핑장 등이 주변에 위치하고 있다. 역사자원에 속하는 온릉은 사적 제210호로 경기도 양주시 장흥면 일영리 일영 유원지 인근에 위치하며, 조선 중종의 원비(元妃) 단경 왕후의 능으로 교외선 운행당시 온릉역인 간이역이 개통 될 만큼 많은 사람이 방문했던 곳이다. 현재에는 비공개 문화유산이지만, 서오릉사무소에 신청을 하면 입장이 가능하다. 서울 교외선을 따라서 송추역에서부터 약 3.5km로 도보 45분, 자전거로 15분이면 접근이 가능하다. 이 일대에는 일영 유원지, 장흥숲길, 장흥아트파크 등이 위치하고 있다.



〈그림 3-22〉 자연자원_장흥숲길, 송추계곡

자연자원으로는 송추역 앞에 흐르는 공룡천과 1960년대부터 송추 지역의 장소성과 밀접한 관계를 가지고 있는 송추 계곡, 오봉과 여성봉에 오를 수 있는 북한산 송추분소의 입구가 도보 20분 내에 있다. 현재에는 상가이주사업으로 2012년에 찍은 <그림 3-22>의 송추계곡부의 음식점은 모두 철거 되었고, 북한산 관리공단이 주체로 자연 계곡으로 복원하는 계획을 실시하고 있다. 장흥 숲길은 장흥유원지일대에 위치하고 있으며, 최근 잘 정비되어 많은 사람들이 방문하고 있는 곳이다.

사회자원으로는 지자체와 국립공원관리공단 외에 마을회관, 송추초등학교 등이 있다. 마을회관은 주민들의 회의 장소로 활용 할 수 있으며, 노인들의 참여를 유도하여 마을 가꾸기 사업을 진행 할 수 있는 잠재력을 가진 장소이다. 그 외에 송추초등학교의 학생들에게 자원봉사점수를 제공하면서 벽화제작, 텃밭 가꾸기 등의 사업에 참여를 유도하여 지역관광계획의 프로그램 주체가 될 가능성을 가지고 있다.



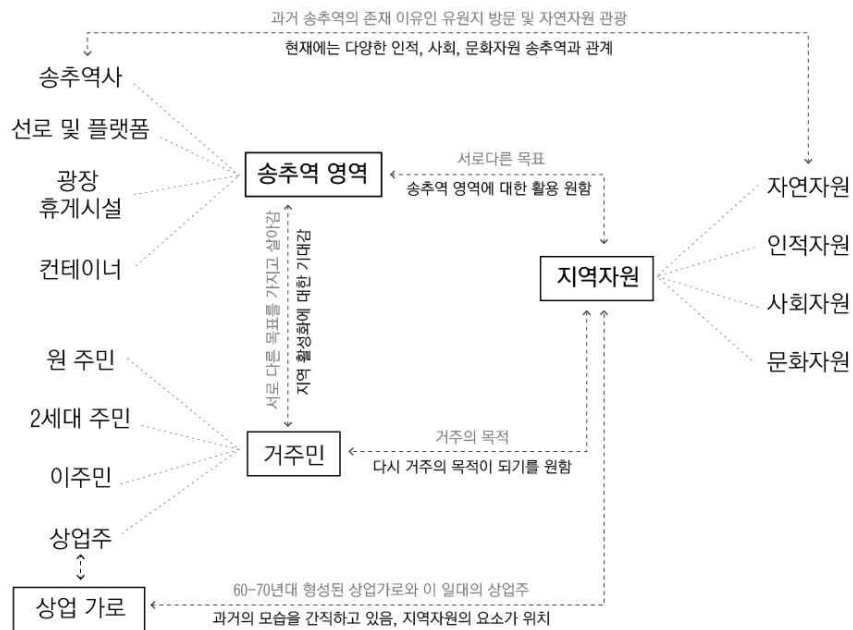
<그림 3-23> 인적자원_우남아파트 노인회가 조성한 거리 꽃밭, 카페 베르힐 내부모습

인적자원으로는 지역주민과 유원지가 성행했을 당시부터 이 일대에서 상업행위를 하던 다양한 업종의 상업시설의 상업주와 가로경관개선에 실질적으로 참여하고 있는 우남아파트 노인회가 있다. 카페 베르힐은 가옥을 개조하여 음료를 파는 상업시설로 레코드 수집이 취미이신 사장님이 운영하고 있으며, 실내 풍경이 시간이 멈춰있는 송추 지역과 어울리는 공간이다.

4. 지역관광계획의 가능성 도출

지역관광계획이 수립되기 위해 가장 중요한 것 중 하나는 지역주민의 생각에서 뽑아낸 계획안 도출이다. 송추 지역 주민은 교외선의 운행이 중단됨에 따라서 지역경제가 침체된 것을 인지하고 있으며 철도 부지에 대한 재활용의 필요성을 느끼고 있지만 수동적인 자세를 취하고 있다.

이에 주민 스스로가 지역에 대한 매력을 되찾기 위해서 지역민 단위의 단체를 조직하여 지자체와 철도 시설의 소유주인 철도청에게 사업의 필요성을 제시한다면, 지자체 및 공공기관의 행정상 검토를 통해 재정 지원을 이끌어 낼 수 있다는 결론을 도출하였다. 이때 주민사업을 시작하기 어려운 상황에서는 코디네이터와 같은 전문가의 의견을 통해서 지역의 매력을 함께 찾아가는 과정을 거친 후, 다양한 지역자원에 대한 조사 발굴을 통해 지역관광의 연결망을 구축하는 관계가 성립한다면, 1960-70년대부터 현재까지 송추 지역이 가지고 있던 매력과 풍경을 되찾을 수 있다는 가능성을 도출했다.



〈그림 3-24〉 송추역, 지역자원, 거주민, 상업가로의 과거 및 현재의 위치

〈표 3-14〉 지역관광계획 수립의 가능성 도출

구분	세부요소	가능성 도출
활용 가능한 공간 및 시설	송추역	<ul style="list-style-type: none"> - 철도청의 장기 계획에는 포함되어있지만 실질적인 활용계획은 제시되지 않고 있음 - 건축물의 구조적인 보수는 필요 없는 상태 - 송추지역 거점시설
	가로 공간	- 사람들의 기억 속에서 가장 많이 언급됨
	상점	- 1970년대 지어진 그대로 현재까지 남아 있음
	느티나무, 공룡천	- 사람들의 기억 속에서 많은 언급되며, 사진자료를 통해서도 1970년대의 풍경으로 확인
지역자원	국립공원 관리공단	<ul style="list-style-type: none"> - 송추 지역의 가장 영향력 있는 이해관계 - 현재 송추 계곡부 상가이전 사업으로 유원지로의 매력을 잃어가고 있음
	행원도에	<ul style="list-style-type: none"> - 단체를 위한 다양한 프로그램 제시 - 송추역 광장의 야외공간에서의 프로그램 활동에 대한 긍정적 의견 가지고 있음
	우남아파트 노인회	- 지역의 가로경관개선에 관심을 가지고 있음
	카페 베르힐	- 복고풍의 가게 인테리어, 음악을 좋아하시는 사장님
	로얄수영장, 낚시터	<ul style="list-style-type: none"> - 송추 유원지 시절부터 존재 했던 시설 - 연령별로 다양한 프로그램 연계 가능성
	진흥원, 송추 가마골	- 40년 이상 송추지역에서 식당을 운영했으며, 현재 송추지역의 유명한 식당으로 많은 사람들이 방문의 목적지가 됨

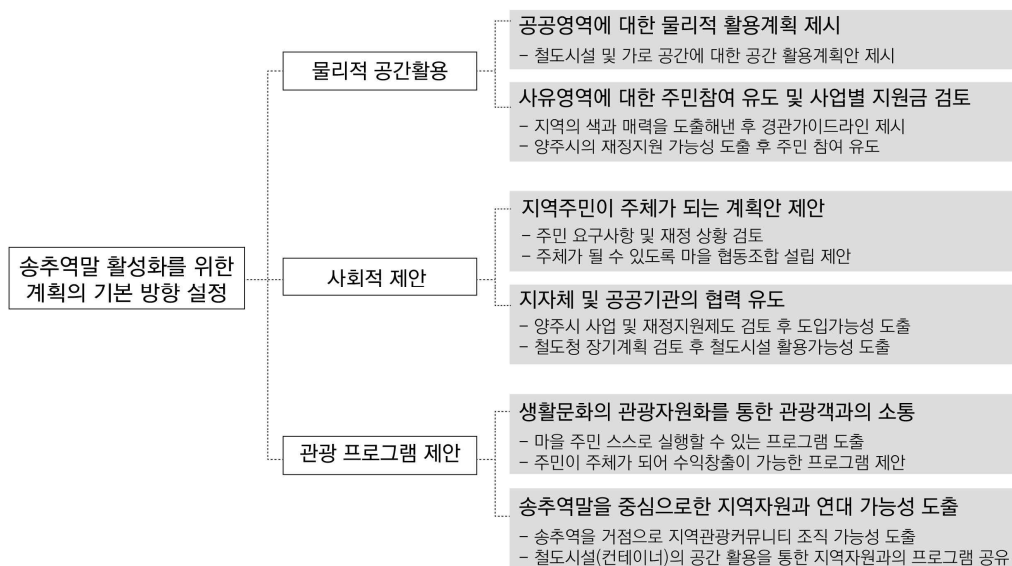
위 표는 현황분석을 통해 도출해 낸 송추 지역의 활용 가능한 공간 및 시설과 지역자원의 세부요소에서 지역관광계획의 수립에 대한 가능성을 도출한 내용이다. 이에 따르면 송추역 영역과 가로 공간, 상업시설에 대한 물리적 활용이 가능하며 지역자원 주체들의 현 추진사항과 목표점에 대하여 합의점을 찾아낸다면, 이와 연대하여 지역관광커뮤니티를 조직하여 송추 지역 관광에 있어 다양한 볼거리, 먹을거리, 놀 거리를 만들어 낼 수 있다.

제4장 지역관광계획의 수립

제1절. 지역관광계획의 기본방향 설정

1. 계획의 기본방향

지역의 역사 및 장소성과 밀접한 관계를 가지고 있을 뿐만 아니라 한 시대의 유산으로서 가치를 가지고 있는 철도시설물의 물리적 활용을 통해서 지역관광계획을 수립하기 위한 기본 방향은 <그림 4-1>과 같다.

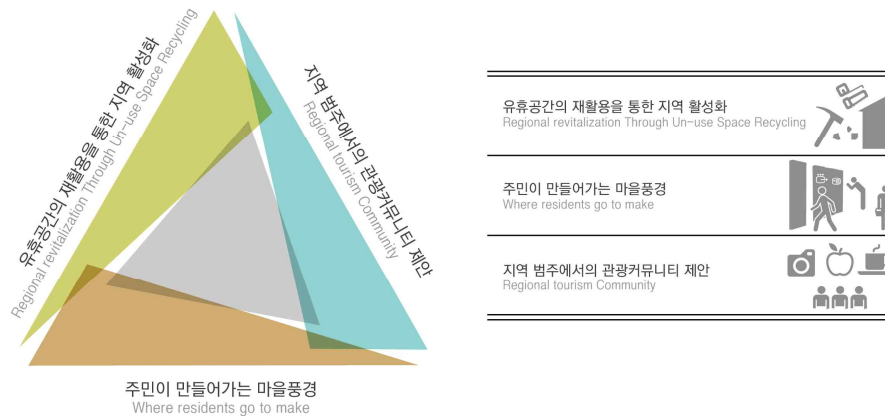


〈그림 4-1〉 계획의 기본방향 설정

구체적인 계획안을 제시할 수 있는 공공의 영역과 경관가이드라인 제시 및 조성 가능성을 검토하여 제안하는 사유영역으로 구분하여 물리적 공간 활용계획을 수립한다. 또한 본 연구자는 부지가 지니고 있는 장소성과 지역성을 이해한 후 주민, 지자체, 관련 공공기관, 시민단체 등의 관계 이해를 통해 지속적인 사업이

될 수 있도록 사회적제안과 관광 프로그램을 제안하는 과정을 통해서 계획이 수립되는 과정인 ‘프로세스 디자인’을 제시하는 것을 기본방향으로 한다.

2. 본 계획의 전략

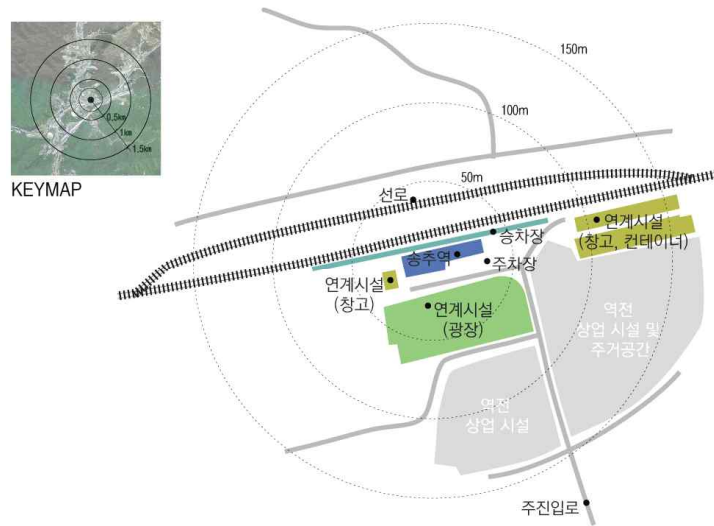


〈그림 4-2〉 계획의 전략

현재 남아있는 철도 시설의 유휴공간에 대해 재활용 방안을 제시하여 지역관광의 거점 시설을 설립하고, 지역 활성화를 모색하는 과정에서 주민이 주체가 되어서 의견을 모아 마을 풍경을 만들어 가는 방향을 제시하는 것, 그리고 지역관광커뮤니티를 조직하여 송추 지역만의 고유한 자원들을 하나의 범주 안에 묶는 것을 전략으로 한다.

1) 지역관광의 거점 시설로의 철도 공간 활용

서울 교외선 송추역에는 폐 선로, 구 송추역사, 승차장과 창고, 광장, 주차장 등의 연계시설이 남아있으며, 물자를 나르던 컨테이너가 역 인근에 방치되어 있다. 본 연구에서는 폐철도 공간과 시설물의 활용에 앞서 산업유산으로서의 가치를 인지하여 물리적 활용을 제시한다.



〈그림 4-3〉 활용 가능한 철도 공간 및 시설물

2) 마을 협동조합과 함께하는 경관 계선 계획 제안



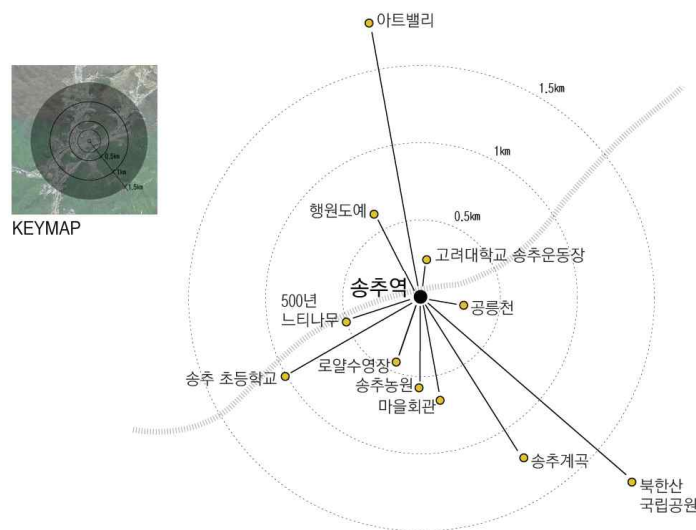
〈그림 4-4〉 송추역 일대 상업밀집지역

본 연구에서는 1960-70년대 서울 근교 최고의 행락지인 송추 유원지를 가기위한 '길'로서의 장소성을 부각하기 역전공간의 상업시설 및 주거지역과 호국로를 건너 송추유원지 및 북한산국립공원을 진입하기 위한 길목의 상업시설에 대하여

계획안을 제시한다. 현재까지 남아있는 상업밀집지역을 부지의 성격과 현황 및 남아있는 컨디션을 고려하여 3개의 섹션으로 구분하여 각 섹션의 성격에 맞게 도로, 입면, 간판, 지붕 등에 대한 가이드라인을 규정하여 제시한다.

3) 지역자원과 연대한 지역관광커뮤니티 구축

본 연구의 대상지인 송추역 일대에도 도보 30분 내·외로 이동 가능한 1.5km내 다양한 자원들이 분포하고 있다.



〈그림 4-5〉 송추역(거점시설)과 연대 가능한 지역자원

특히 과거 송추유원지라는 행락성이 내포하고 있는 농장, 농원, 수영장, 계곡, 공방 등이 현재에도 운영하고 있다. 이에 송추역 일대를 지역관광의 거점으로서 계획하고 장소적인 특성을 고려하여 하나의 지역이라는 범위를 설정 한 후 ‘관광 커뮤니티’를 구축한다.

4) 전략별 목표설정

계획안의 실현가능성을 높이기 위해서는 각 전략별로 활용 가능한 영역을 선출하여서 구체적인 목표를 설정하고 영역별로 실행주체를 선별한다.

〈표 4-1〉 전략별 활용 가능 영역과 목표설정

구분	활용가능 영역	목표설정	실행주체
철도시설 활용	선로공간, 송추역, 역전 광장, 휴게시설, 컨테이너 등	주민과 방문객을 위한 송추역 마을 관광안내센터 설립	철도청, 주민, 코디네이터
가로공간 정비	가로공간과 그에 인접한 상업 및 주거 시설	‘추억의 6070’ 주제를 가진 상업가로 조성	주민, 상업주, 양주시, 코디네이터
지역관광 커뮤니티	송추 지역의 다양한 지역자원	송추 지역의 자원과의 연계망 구축	주민, 지역자원 주체, 코디네이터

제2절. 송추역말 물리적·공간 활용계획의 개요

1. 계획의 전제사항

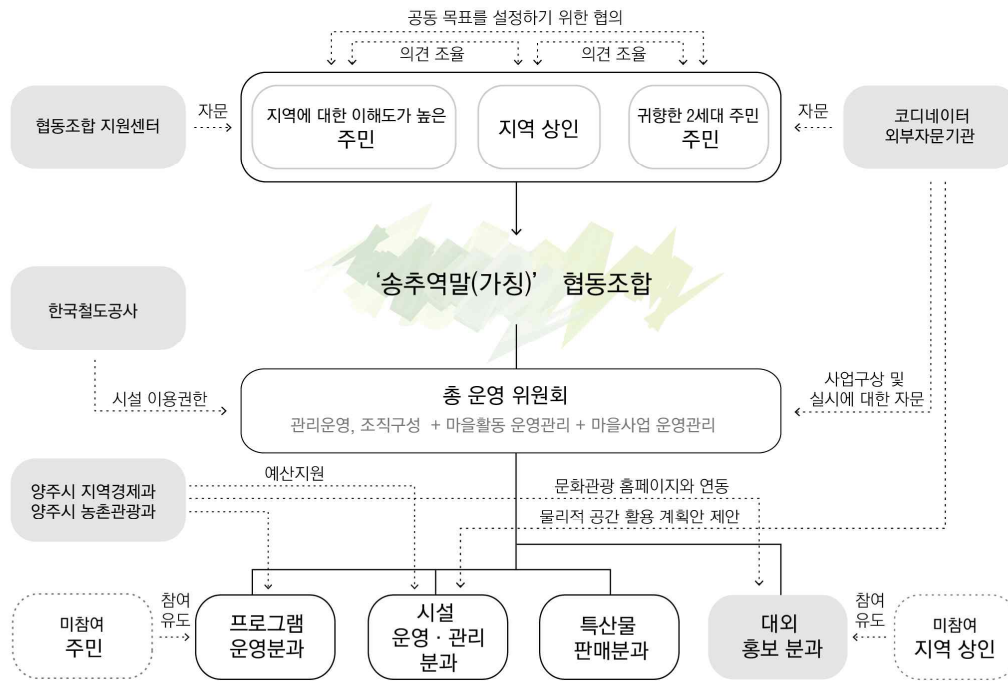
1) ‘송추역말(가칭)’ 협동조합의 설립

송추역 일대 주민들은 철도청의 예산부족 등의 이유로 서울교외선이 재 운행 되는 않는다면, 다른 방안으로라도 다시 이용되기를 바라고 있지만 실질적으로는 아무런 대책을 준비하지 않고 있는 상황이다.⁸⁴⁾

다시 말해, 그들의 삶의 영역을 포함한 지역 활성화에 대한 의지는 있지만 계획안 수립하여 실행할 수 있는 능력이 부족할 뿐 아니라 예산이 충분하지 않다. 따라서 본 연구자는 ‘송추분식’, ‘새한약국’ 등의 상업주와 같이 오랜 기간 거주하거나 혹은 ‘송추주내토종순대국’과 같은 과거 거주 경험이 있으나 최근 유입해 온 주민들 중 지역에 대한 애착이 있으며 지역의 재 활성화에 관심이 있는 자들이 주축이 되어 ‘송추역말(가칭)’이라는 이름으로 협동조합⁸⁵⁾ 설립을 제안한다.⁸⁶⁾

84) 주민 인터뷰(2013.10.09.)

85) 『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 2조 1항: “협동조합”이란 「협동조합 기본법」(이하 “법”이라 한다) 제2조에 따라 재화 또는 용역의 구매·생산·판매·제공 등을 협동으로 영위함으로써 조합원의 권익을 향상하고 지역 사회에 공헌하고자 하는 사업조직으로 양주시(이하 “시”라 한다)에 있는 조합을 말한다.



〈그림 4-6〉 송추역말(가칭) 협동조합’ 의 조직도

총 운영위원회를 조직하여 송추역 일대 및 상업밀집지역에 대한 시설 운영과 관리에 대한 팀, 지역의 다양한 자원들과 연대한 프로그램을 송추역일대에서 실시할 수 있게끔 체험 및 교육 등 프로그램을 운영하는 팀, 마지막으로 양주시 장흥면의 농산물과 인근 지역 목장에서 생산되는 제품들을 판매할 수 있는 특산물 판매팀 등 3개의 세부적인 팀으로 구성한다. 이러한 조직의 운영에 있어서 협동조합의 주관적인 계획이 아닌 관광계획에 있어서 코디네이터 역할을 할 수 있는 자 혹은 외부기관에서 자문을 받고, 양주시의 예산지원 및 협력을 통해서 지속적으로 운영될 수 있는 조합을 만들고 이끌어 나가야 한다. 또한 대외적 홍보팀을 통해서 양주시 뿐만 아니라 경기도 권역 및 서울시민들의 방문을 이끌어내 ‘송추역말(가칭)’에 대해서 일회성 방문이 아니라 사람들의 꾸준한 방문을 유도한다.

<표 4-2>는 연구기간 동안 총 4회 실시한 지역 주민과의 심층 인터뷰를 통해서 협동조합의 설립을 제안하였고, 인터뷰 대상자로 하여금 특이사항을 선출해내 조합원으로서의 가능성이 있는 역할을 도출한 내용이다. 총 운영위원회의 경우는 본 계획에서 집중적으로 제안하는 3개의 상업가로 공간에서 지역에 대한 애착심

86) 『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』, 2013년 9월 16일에 제정

이 가장 높고, 활발히 활동 할 수 있는 40대 후반에서 50대 초반의 연령층인 ‘송추주내순대국’을 운영하고 있는 지역작가분과, 역전 주민 중 타 지역 거주 후 다시 귀향하신 주민, ‘용인반점 상업주’로 선출하였다.

〈표 4-2〉 주민 인터뷰를 통한 ‘송추역말(가칭) 협동조합’ 조직 가능성 도출

구분		특이사항	역할 도출
주 민	텃밭운영자		- 철도부지에 경작행위 특산물 판매분과
	지역작가		- 지역에 대한 애착심 높음 - 지역작가 총 운영 위원회
	역전 주민 1		- 거주기간 40년 이상 - 지역에 대한 이해도 높음 - 집 앞 텃밭 경작 특산물 판매분과
	역전 주민 2		- 거주기간 30년 이상 - 지역에 대한 이해도 높음 시설 운영·관리 분과
	역전 주민 3		- 총 거주기간 20년 내외 - 2세대 거주자 총 운영 위원회
상 업 주	역전	출장뷔페	- 거주기간 10년 내 - 상업시설 중 가장 성행 대외 홍보 분과
		두레박 목로주점	- 거주기간 30년 내외 프로그램 운영분과
	호국로	송추주내토종순대국	- 결혼 후 전입 - 남편: 원주민(지역작가) 프로그램 운영분과
		송추분식	- 타 지역 거주 - 운영 기간 40년 내외 - 버스 정류장 매표소 대외 홍보 분과
		새한약국	- 운영 기간 30년 내외 - 지역에 대한 이해도 높음 시설 운영·관리 분과
		고깃집	- 타 지역 거주 후 귀향 시설 운영·관리 분과
		유원지 초입	용인반점
	충남슈퍼		- 지역에 대한 이해도 높음 프로그램 운영분과

이들을 중심으로 프로그램운영분과, 시설 운영·관리 분과, 프로그램운영분과를 각각 선정하였고, 그 외에 대외홍보 분과를 설치하여 송추역 마을이 주민의 생활 문화와 철도 시설 및 가로공간의 추억을 주제로 마을 협동조합 및 마을 기업을 설립하여 스스로 장소를 만들어 가는 과정 속에서 이윤을 창출해 내는 등의 활동을 통해 지속가능한 마을의 재 활성화를 도모할 수 있는 방안을 제시한다.

2) 양주시의 지원

『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 7조에 의하면 지역주민들의 권익·복지 증진과 관련된 사업을 수행하는 과정에서 협동조합 등의 발전을 위하여 양주시로부터 예산을 지원받을 수 있다. 세부사항은 다음과 같다.

제7조(협동조합 등에 대한 지원)

시장은 협동조합 등의 발전을 위하여 다음 각 호의 사항을 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

1. 「양주시 중소기업 및 소상공인 운전자금 지원 조례」에 따라 융자하는 중소기업 육성기금을 지원
2. 협동조합 등의 전문 인력 양성과 조합원의 능력향상을 위한 교육·훈련·연수 실시
3. 협동조합 등의 설립과 운영에 필요한 경영·법률·회계·기술 등의 분야에 대한 자문 및 정보제공
4. 협동조합 등에서 생산하는 재화나 서비스의 우선구매 촉진
5. 법 제12조에 따른 협동조합의 날 및 협동조합 주간 기념사업
6. 협동조합 등 상호간의 협력·지역사회공헌활동·공동사업 등을 촉진하기 위하여 협동조합 네트워크 구축 및 활동사항

『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 8조에 의하면 협동조합지원센터를 설치 할 수 있으며 세부사항은 다음과 같다.

제8조(협동조합지원센터의 설치 등)

① 시장은 협동조합 등의 홍보, 교육, 인프라지원, 체계구축, 지역사회 기여 등 단계별로 종합적인 활성화 시책을 지원하는 양주시 협동조합지원센터(이하 “지원센터”라 한다)를 설치할 수 있다.

② 지원센터의 기능은 다음과 같다.

1. 협동조합 등의 실태조사 및 지원계획 수립 지원
2. 협동조합 등의 모델 개발 및 시의 정책 연구 지원
3. 협동조합 등 서로의 협력 지원
4. 협동조합 등 지원 정책에 대한 모니터링
5. 홍보, 교육, 컨설팅 등 지원 활동
6. 그 밖에 협동조합 등의 설립 및 지원에 필요한 사항

- ③ 시장은 「양주시 사무의 민간위탁촉진 및 관리 조례」에 따라 지원센터 운영에 관한 사항을 법인·단체 또는 개인에게 위탁할 수 있다.
- ④ 시장은 지원센터 운영에 필요한 경비를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

그 외에 양주시는 다음 해에 대한 ‘양주시 예산편성을 위한 제안서’를 이번 해 8월 31일까지 첨부된 양식(제안서)을 다운받아 작성하신 후 제출하면 실무부서 검토와 예산참여시민위원회의 심의를 거쳐 예산에 반영하도록 하는 ‘주민참여 예산제’를 실시하고 있다.

3) 도시계획 및 지역에 대한 장기계획과의 연관성



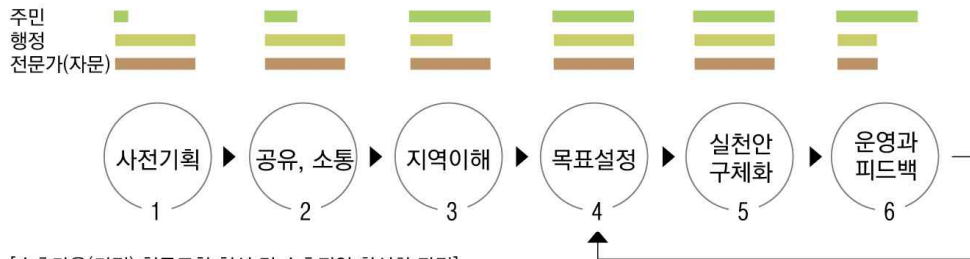
〈그림 4-7〉 도시계획 및 행정계획 검토사항

현재 송추지역 일대 철도시설, 토지 및 도로에 대한 장기계획을 살펴보면 철도청에서 실시하고 있는 서울 교외선 야간 관광열차운행계획, 2015년 완공될 장흥송추우회도로 계획, 역 전의 미 실시된 재개발지역 등이 있다. 본 계획을 수립할 때 이러한 사항을 전제하여, 현재에는 운행이 중단되었지만 다시 열차가 다닐 수도 있다는 가능성을 가지고 철거가 가능하거나, 운행 시에도 사용할 수 있는 시설물을 설치한다. 또한 송추장흥우회도로가 건설되면 현재 화물용 차량을 포함한 물자를 운반하는 차량 통행 빈도가 높은 호국로는 점차적으로 차량의 이동이

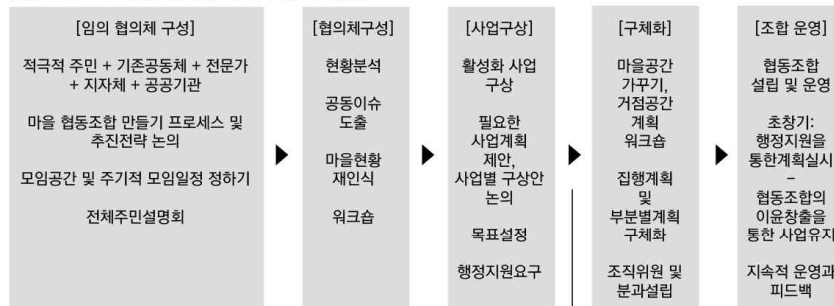
감소할 것으로 예상된다. 그리고 아직까지는 송추역전 재개발 지역에 대한 계획이 무산되었지만, 송추역 마을 협동조합의 설립 후 장기적인 계획범위로 포함할 수 있는 가능성을 포함한다.

2. 단계별 조성계획

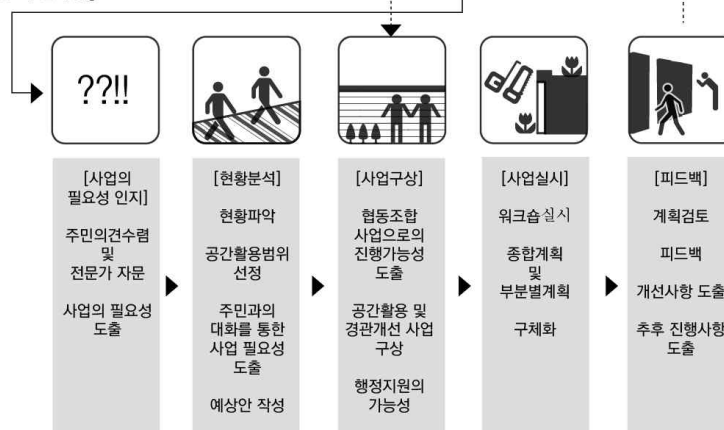
[실행주체 참여도]



[송추마을(미정) 협동조합 형성 및 송추지역 활성화 과정]



[물리적 공간 활용 및 경관 개선사업]



〈그림 4-8〉 협동조합의 조직과정과 계획안 수립과정

자료: 유나경(2013) 재구성⁸⁷⁾

송추역 마을에 대한 지역관광계획을 주민 스스로가 만들어 가기위한 단계별 조성계획은 다음과 같다. 초창기에는 양주시의 행정적인 도움과 코디네이터와 같은 전문가 자문의 비중이 크지만 점차적으로 실질적인 운영 주체인 지역 주민의 참여도가 높아지도록 주민의 적극적인 참여를 유도하는 것이 가장 중요하다.

코디네이터는 제 3의 입장에서 객관적인 시선으로 지역에 대한 이해관계자를 분석하고 각 객체들의 요구사항을 분석한다. 또한 주민 스스로가 알지 못하는 지역에 대한 매력을 찾아주는 역할도 함께 한다.

그러한 관계 속에서 임의 협의체가 형성되고 무관심이었던 주민들도 지역의 재 활성화라는 관계 속에서 점차적으로 참여도가 상승하게 된다. 이때 코디네이터가 주체가 되지 않고, 지역에 대한 관심도와 이해도가 가장 높으며 적극적인 주민을 선정하여 협의체의 지도자로 선정한다. 협의체는 그들의 삶과 문화 현재 남아 있는 건축물, 송추역 영역이 마을의 매력임을 코디네이터와 함께 찾아가는 과정을 거친 후 마을 및 지역 범주 안에서 공간별 활용방안과 목표를 설정한다. 이때 양주시와 철도청의 행정적인 지원을 받을 수 있는 방안을 모색한다. 조합이 설립되고 운영하는데 있어서 주민들이 역할을 분담하여 세부적으로 분과를 설립하고 분과별로 세부계획을 수립한다. 실질적인 운영을 통해서 방문객을 유치하고, 이윤을 추구하며, 지역관광커뮤니티를 조직하며, 지속적인 운영을 위해서 피드백 과정을 거친다.

협동조합의 조직과정 속에서 송추역 영역의 물리적 활용방안과 상업가로 공간의 경관개선 계획안이 수립된다. 이때, 양주시의 협동조합지원에 관한 조례 및 행정안전부 지역발전정책국의 ‘마을기업 육성 시행지침’ 등의 재정지원을 검토하여 마을 주민들의 적극적인 참여를 유도한다. 물리적 공간 활용 및 경관 개선사업 역시 계획의 시행 후 피드백 과정을 거쳐서 개선해야 할 사항을 도출하며, 추후 진행되는 사업에는 새 지침을 수립하여 더 안정적인 사업이 시행되도록 한다.

87) 유나경(2013.09). “커뮤니티 디자인 관련 제도_서울시 주민 참여형 재생사업을 중심으로“. 『환경과 조경』

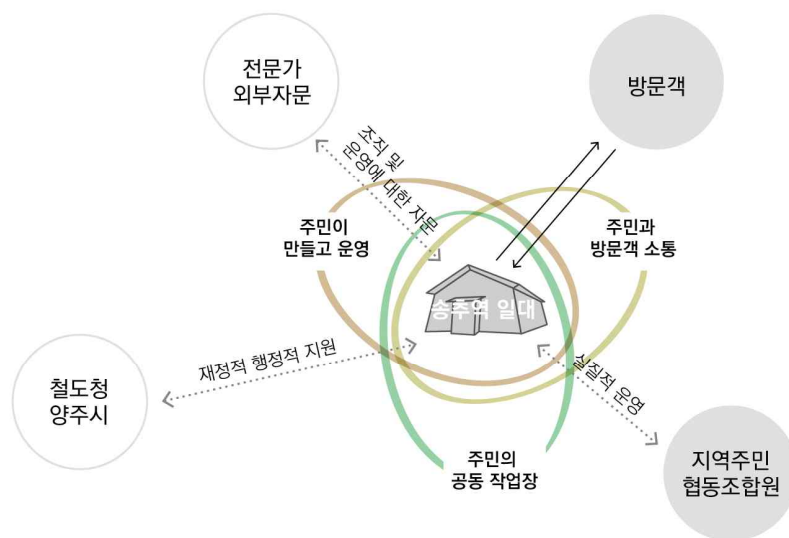
제3절. 송추역 일대 물리적·공간 활용계획

1. 송추역 영역 공간 활용계획

〈표 4-3〉 송추역 영역 공간 활용계획에 대한 개요

위치	경기도 양주시 장흥면 부곡리 524-4 일대
공간 활용 방식	송추역을 중심으로 한 철도시설에 대한 물리적 활용방안 제시
실행주체	주민, 철도청, 코디네이터
이용 대상	지역주민, 지역자원 주체, 방문객

송추역 영역에 대한 공간 활용계획에 있어서 철도청의 장기적인 계획에 포함 되어있는 야간열차운행 계획안을 고려할 뿐만 아니라, 실질적으로 가장 많이 이용하게 될 주민들에게 얻어낸 인터뷰내용을 포함하여 계획의 가능성을 검토한 후 계획을 수립한다.



〈그림 4-9〉 송추역 영역 공간 활용

이 지역에 거주하고 있지는 않지만 마을 만들기 혹은 지역 활성화에 대한 전략 혹은 기술을 가진 전문가는 지역주민에게 협동조합의 조직 및 마을 기업의 운영에 대한 자문을 실시하고, 주민은 도움을 받아 실질적인 운영체가 된다.

또한 송추역 영역의 경우 철도청의 소유임으로 사업의 주체가 되는 ‘송추역말(가칭) 협동조합’은 양주시 및 철도청과의 협업을 통해서 안을 수립하여, 주민이 만들고 운영하는 공간, 주민의 공동 작업 및 생활문화를 공유하는 공간, 그리고 방문객과 소통하는 공간으로 송추역을 활용한다.

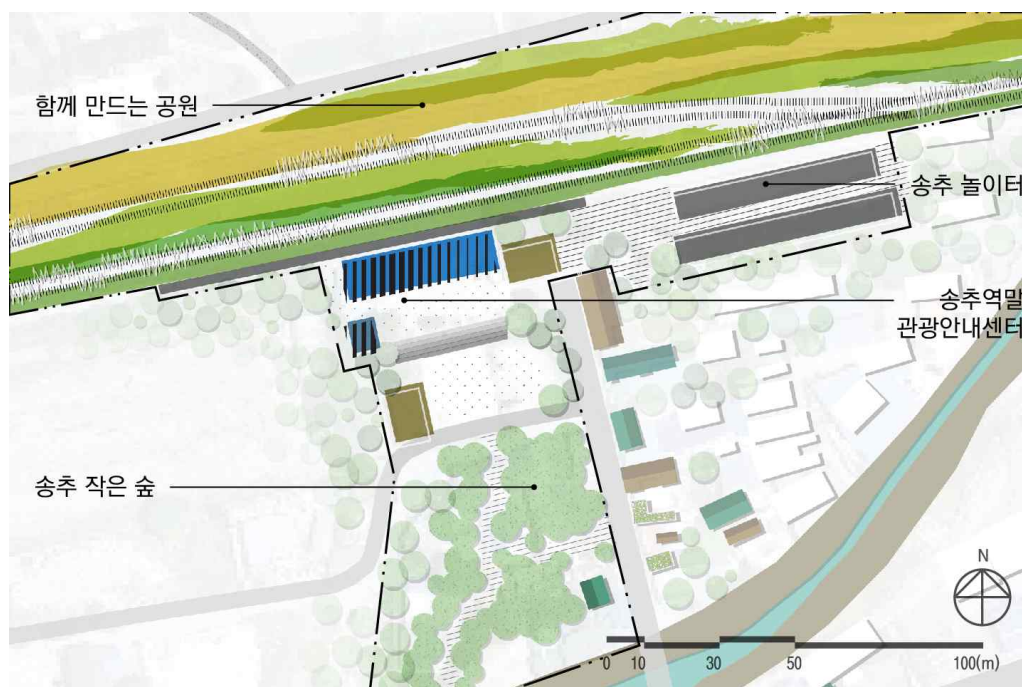
〈표 4-4〉 송추역 영역 공간 활용방안 개요

구분		내용	비고
선로	선로 시설	- 설치 후 제거가 가능한 이동형 벤치 및 시설물 도입 - 야간조명	공공 영역
	선로 공간	- 열차의 운행에 방해가 되지 않는 범위에서의 식재하여 방문객, 주민을 위한 휴게공간 조성	공공 영역
역 시설	역 외관	- 구조 및 골조는 그대로 사용 - 입면에 대한 2-3개 의 대안 제시	공공 영역
	역 내부	- 1970년대 포스터, 물품(난로, 책상, 의자)을 활용하여 분위기 연출 - 방문객을 위한 송추역 마을, 송추지역 관광안내센터 운영 - 송추역 마을(가칭) 협동조합의 사무실	공공 영역
	플랫폼	- 방문객 휴게 공간 및 주민들을 위한 모임장소로 활용 - 교외선의 재 운행 시에도 이용될 수 있는 소재 및 크기의 벤치, 간이매점(사이다, 달걀, 잔치국수, 우동 등) 등 설치	공공 영역
연계 시설	창고	- 송추역 마을(가칭) 협동조합의 창고시설로 활용	공공 영역
	휴게시설 (주차장)	- 조합원을 위한 주차시설로 활용, 활용하지 않는 시점에는 마을 주민들의 공동 작업장으로 활용 - 1970년대 지어진 휴게시설은 보수 후 그대로 이용	공공 영역
	휴게시설 (광장)	- 휴게 및 활동공간으로의 활용 - 방문객의 활동 유도_음악, 주말 벼룩시장 등	공공 영역
	컨테이너	- 개조 후 지역자원 주체에게 분양·임대를 통한 마켓 및 체험 공간 조성 - 협동조합원이 운영하는 막걸리공방, 텃밭에서 생산된 채소	공공 영역

현재 남아있는 형태와 상황을 고려하여 활용 가능한 송추역 영역에 대한 시설물에 대한 활용방안에 대한 개요는 <표 4-4>와 같다. 선로 및 역 시설의 경우 철도가 재 운행 될 것을 고려하여 이동이 가능한 벤치 및 시설물을 도입하고, 역 시설은 관광안내센터 및 주민의 공동작업 및 방문객과의 소통공간으로 제안한다.

연계시설 중 컨테이너는 과거에는 물자를 운반하는 기능을 했지만, 현재에는 방문하는 사람들로 하여금 송추 지역의 매력을 전파할 수 있는 다양한 놀 거리, 먹 거리, 볼거리를 제공하는 공간으로 창출한다.

이러한 활용방안을 토대로 조성된 송추역 영역에 대한 활용계획안의 평면도는 다음과 같다.



〈그림 4-10〉 송추역 영역 활용 계획

송추역 영역은 크게 협동조합을 중심으로 조성 운영되어 방문객과 주민의 소통공간인 '송추역말 관광안내센터'와, 방문객을 위한 복합 어메니티 공간으로 '함께 만드는 공원', 그리고 송추 지역의 관광커뮤니티의 거점시설이 될 수 있는 컨테이너 시설을 활용한 '송추 놀이터'의 공간으로 분류할 수 있다.

그 외에 송추역전 광장 시설, 주차 시설, 휴게 공간은 과거의 원기능을 그대로 활용하며, 광장 옆 재개발 지역은 소나무와 가래나무를 재식하여 '송추 작은 숲'을 조성해 마을 주민과 방문객을 위한 휴식 공간을 조성하며, 이는 재개발이 실시될 때 철거 될 수 있다는 가능성을 가지고 있다.

1) 송추역말 관광안내센터_협동조합을 중심으로 한 주민 소통 공간

송추역 및 철도시설의 재사용에 있어서 가장 큰 주안점은 주민을 위한 소통공간으로의 활용이다. 본 연구에서는 협동조합의 설립을 전제사항으로 제시하였고, 그것이 불가능할 경우에도 송추역 일대는 1차 이용자인 지역민이 스스로 만들고 이용 및 운영을 하는 공간으로 계획한다.



〈그림 4-11〉 ‘송추역말 관광안내센터’의 예상 풍경

2) 함께 만드는 공원_방문객을 위한 복합 어메니티공간

송추역 및 선로, 플랫폼 등의 시설물은 주민뿐만 아니라 방문객을 위한 휴게 공간 및 정보 교환의 장으로 제시한다. 방문객이 지역관광의 안내센터인 송추역을 통해 이 일대 지역에 분포하고 있는 북한산, 카페 베르힐, 송추 낚시터, 송추 계곡, 송추 가마골 등과 같은 지역자원에 대한 정보를 수집하고 스스로 마을 둘러보기에 나설 수 있게 유도한다. 선로 및 플랫폼 공간을 통해서 산책과 휴식을 즐길 수 있으며, 주민이 만들어 놓은 텃밭에서 농산물을 수확하는 체험을 할 수 있다. 광장 및 휴게시설은 현재 남아 있는 과거의 시설물을 유지·보수하여 원 기능을 재이용한다. 선로 공간에 설치된 ‘시간의 터널’은 과거 기차가 운행하던 철로에 기차가 들어오는 형태의 모습의 오브제이다. 의정부역 혹은 장흥역에서 선로를 따라 가볍게 뛰거나 걸어서 송추역으로 접근하는 사람들을 위한 입구시설로 송추역으로의 시간여행의 초입이 되는 시설물이다.



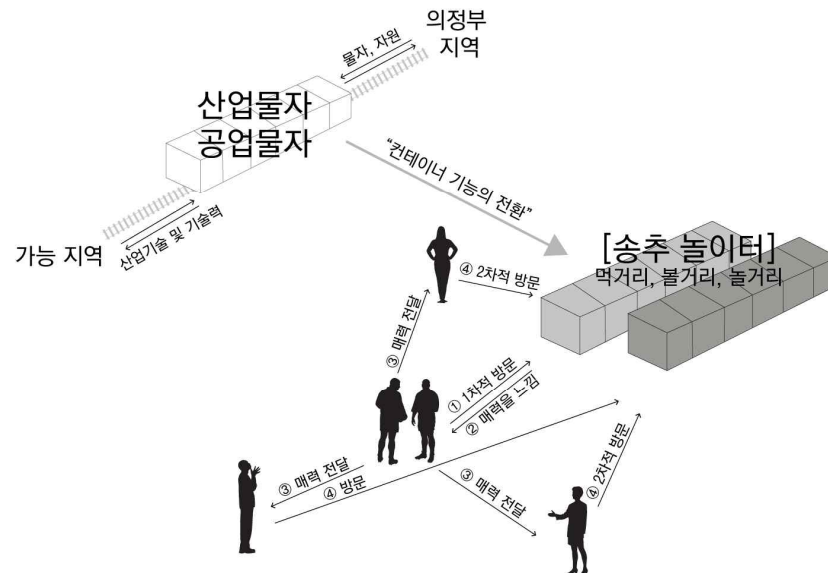
〈그림 4-12〉 ‘함께 만드는 공원’ 의 예상 풍경

선로 사이 공간에는 자연스럽게 야생화가 자라날 수 있도록 유도하며, 소나무와 가래나무 등을 재식한다. 플랫폼에 설치된 벤치와 초화류 재식공간은 교외선의 재운행시에도 그대로 이용 될 수 있는 범위 내에서 설치한다.

3) 송추지역 관광커뮤니티의 거점시설_송추 놀이터

양주시에는 다양한 문화자원, 자연자원, 사회자원이 분포하고 있으며 수도권 교외관광도시로서의 기능을 유지하고 있다. 하지만 양주시 일대에 분포하고 있는 지역 자원들을 묶어 줄 수 있는 거점과 각 지역 자원 주체들의 커뮤니티가 구축되어 있지 않은 실정이며, 각각의 관광거점의 주제가 연계되어 있지 않은 정체성 없는 관광도시가 되어가고 있다. 이에 유원지를 가기위한 통로였던 송추역의 구 기능을 재활용하여 ‘지역관광의 거점’으로서의 기능을 수행하도록 제안한다. 송추역사를 활용하여 관광안내센터의 역할을 담당할 뿐 아니라 남아있는 폐철도 시설 중 현재 사용되고 있지 않은 창고 및 컨테이너를 활용하여 지역자원의 주체 혹은 인근주민에게 개별적으로 분양 혹은 양도하여 농산물 직거래장터, 공방, 체험 시설 등을 운영하여 지역의 특산품을 구입하거나 다양한 경험을 할 수 있는 공간으로 계획한다. 컨테이너 시설은 교외선이 운행했을 당시에는 의정부 및 가능지역 등 경기도권역에서 산업물자를 운반하는 기능을 했다. 이러한 원기능을 새로운 시각으로 해석하여 현재에는 송추지역을 방문하는 사람들의 1차 방문을 통해서 방문의 의지가 낮았던 타 지역의 사람들에게 송추 지역의 매력을 운반 및 전달하

는 공간으로 창출하여 사람들의 지속적인 방문을 유도하는 기능을 부여한다.

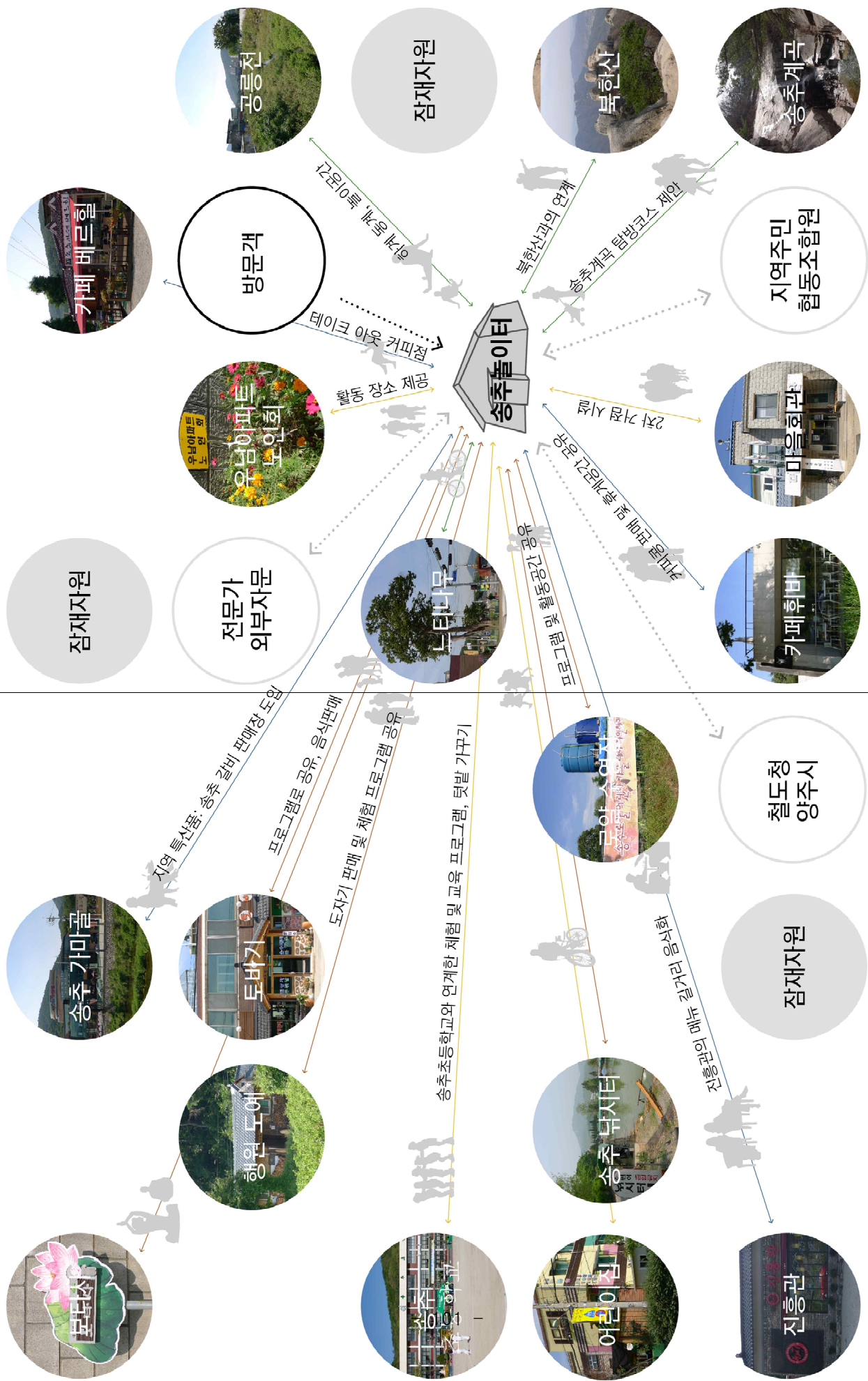


〈그림 4-13〉 컨테이너의 기능에 대한 새로운 시각



〈그림 4-14〉 ‘송추 놀이터’의 예상 풍경

송추역말 협동조합원은 컨테이너 마켓을 활용하여 철도부지와 송추역 마을 관광안내센터, 그리고 거주공간의 텃밭에서 생산되는 농산물을 판매하거나, 막걸리 제조 공방 및 체험 프로그램 등을 시행하여 수익을 창출한다. <그림 4-15>는 본 계획에서 제안하는 송추 놀이터와 해당 지역의 다양한 지역 자원과의 연계 가능성을 도출한 내용이다.



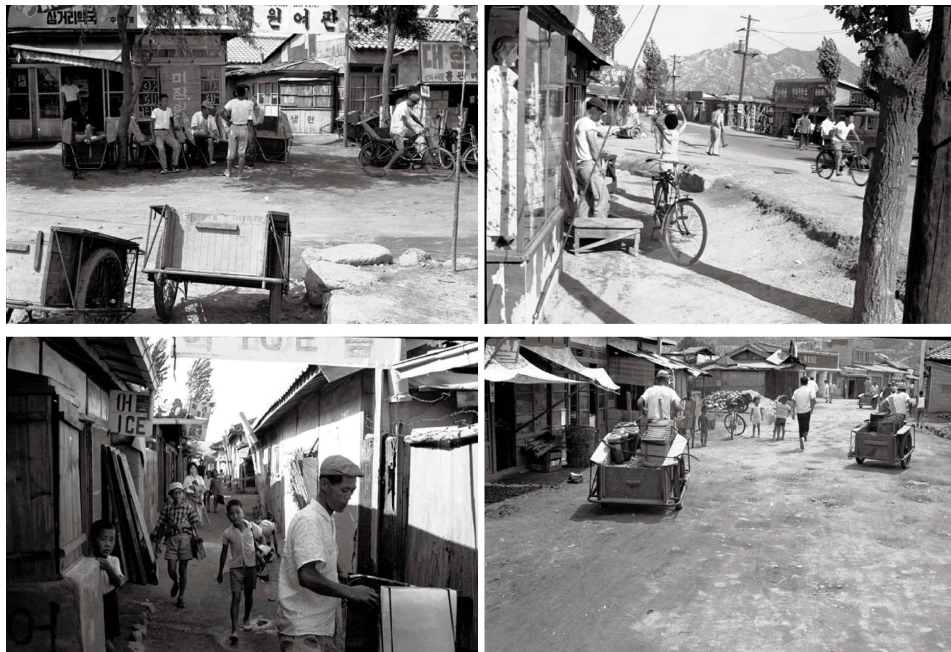
〈그림 4-15〉 송추 놀이터와 지역자원과의 연계

2. 마을 협동조합과 함께하는 마을 풍경 만들기 계획

〈표 4-5〉 마을 풍경 만들기 계획에 대한 개요

위치	경기도 양주시 장흥면 부곡리 및 울대리 상업가로
공간 활용 방식	지역주민의 참여를 유도한 경관 가이드라인 제시
실행주체	양주시, 지역주민, 코디네이터
이용 대상	지역주민, 방문객

현재까지 이 지역에 거주하고 있는 주민들의 재정 상황과 거주지에 대한 애착도, 타 지역 관광지와 경쟁력을 가질 수 있는 송추 지역이 가지고 있는 물리적 현황, 그리고 양주시의 행정상의 계획과 철도청의 상황 등 세 가지 관점에서의 고려를 통해 현재 남아 있는 시설물 및 상업 가로공간에 대하여 이 지역이 가장 활발했던 1970년대의 분위기와 풍경을 계획의 청사진으로 제안한다. 서울시 종로구 삼청동 경복궁 인근에 위치하고 있는 국립민속 박물관은 2009년에 1960-70년대의 거리를 주제로 ‘추억의 거리’를 야외공간에 조성하였다.



〈그림 4-16〉 사진 자료를 통해서 본 1970년대 서울 교외지역의 모습

자료: 드레허(Dreher), 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』

이 거리는 박물관을 찾는 사람들에게 향수를 불러일으키게 하는 매개체 역할을 할 뿐 아니라 가족단위로 방문하는 사람들에게는 부모세대의 유년시절의 기억을 60-70년대 풍경을 접하지 못한 10-20대에게 전달하는 교육적인 역할을 수행하고 있다. 이에 시대의 흔적을 담고 있는 건조물이 지역의 매력을 상승시킬 수 있는 요소라는 것을 인지한 후 송추 지역의 현재 남아있는 시설과 공간을 활용한다면 인위적으로 조성한 국립박물관과는 다르게 자연스러운 1960-70년대 풍경이 만들어 질 것으로 예상된다. 송추역말의 과거 풍경을 재현하기 위한 청사진으로 고찰한 1970년대 우리나라 교외도시의 모습은 <그림 4-16>와 같다. 이는 현재 송추 지역과 인접한 의정부시 1970년대의 모습이다.

위 사진자료에서 도출해 낼 수 있는 1960-70년대 상업시설 입면 요소로는 벽돌 혹은 목재로 단층 건물, 나무 틀 혹은 알루미늄으로 제작된 문과 창문, 목재 패널에 페인트로 쓰인 간판, 문 앞에 놓인 목재 간이 의자로 만들어진 휴게공간, 천으로 제작 된 그늘 막이 있다. 가로 공간은 흙길로 이루어져 있으며, 물자를 나르는 리어카와 자전거 가로수 등의 요소를 파악할 수 있다.

〈표 4-6〉 사진자료를 통해서 도출한 70년대 가로공간 요소

구분	요소	내용	도입 가능성
건물 (상업 및 주거)	입면, 간판, 외부공간	<ul style="list-style-type: none"> - 벽돌 및 목재 건물, 목재 간판 - 목재, 알루미늄 창문 및 문틀 - 목재 휴게시설 천 그늘 막 	- 현 송추의 가로공간과 부합되는 점 많음
가로공간	포장, 수목	<ul style="list-style-type: none"> - 흙 포장 - 가로수 - 리어카, 자전거 이용 	<ul style="list-style-type: none"> - 부분적인 흙 포장 도입 - 이동수단: 자전거

현황분석과 신문보도자료, 사진자료, 주민 인터뷰를 통해서 역전 상업밀집지역의 ‘송추 지역 원풍경 만들기’를 진행한다. 계획의 범위에 포함되는 상업시설과 거주공간은 사유지이므로 ‘송추역말(가칭) 협동조합’을 통하여 양주시청 지역 경제과에서 지원받아 실시한다. 현황분석의 종합에서 과거에는 흙길이었다는 내용과, 주점 및 포차 등이 즐비한 활발한 거리였다는 내용, 신나는 음악이 흘러나왔다는 내용 등을 토대로 지역에 대한 원풍경지도를 그렸다.

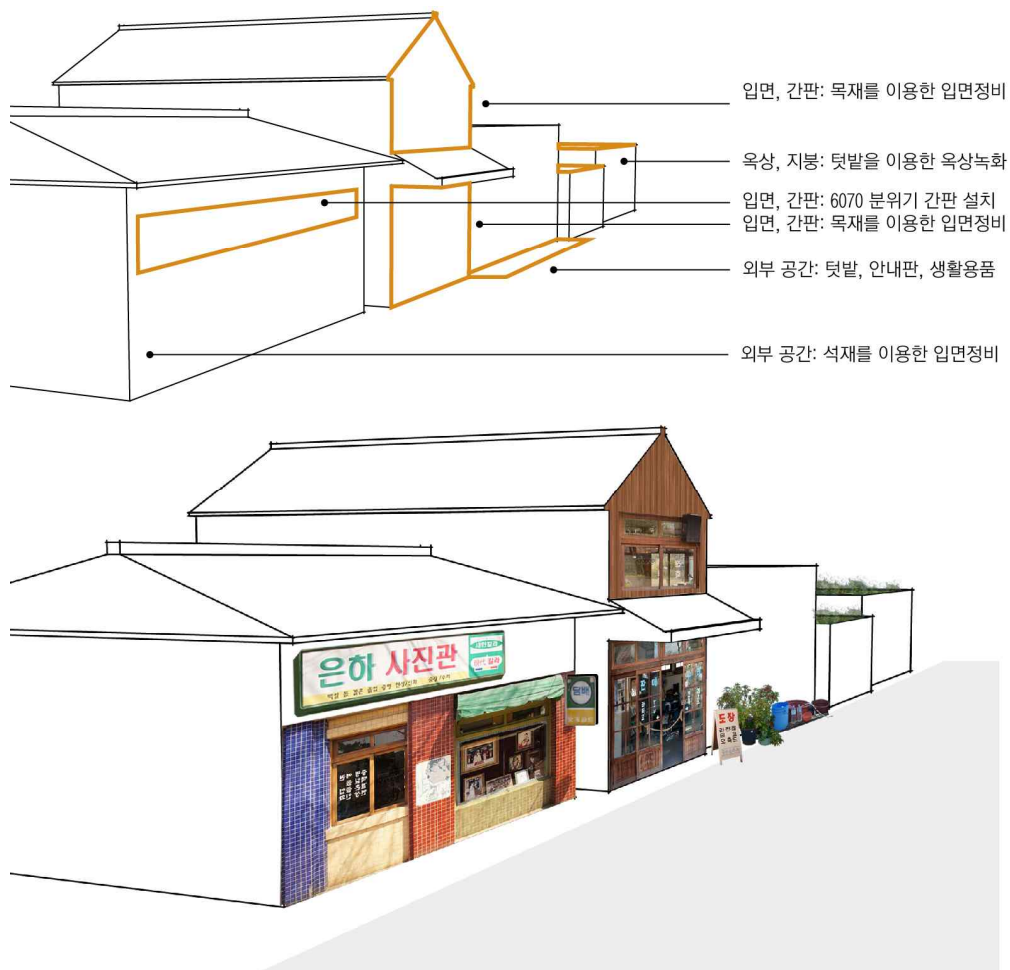
이러한 주민들의 기억에 근거하는 원풍경의 내용과, 과거 방문객의 사진자료, 신문자료 등을 통해서 목표 풍경에 대한 이미지와 함께 활용가능영역을 선정한

뒤 그에 맞는 계획을 정리한 개요는 다음과 같다.

〈표 4-7〉 송추 지역 마을 풍경 만들기 계획의 개요

구분		내용	비고
건물	입면, 간판	- 교외선 운영당시 제작된 간판을 최대한 이용 - 목재, 석재를 이용한 자연 친화형 입면으로 제안 - 1960-70년대 광고 포스터를 부착	사유 영역
	옥상, 지붕	- 주변 자연경관에 위배되지 않는 색을 이용 - 옥상정원을 이용하여 북한산과의 녹색 경관 축 형성	사유 영역
	외부 공간	- 고무대야, 화분, 스티로폼 등을 이용한 작은 텃밭 제안 - 주민들의 삶을 모습 그대로 방출	사유, 공공
가로 공간	포장	- 구간에 따라서 대안 제시_마사토, 흙포장, 예코블럭, 친환경 콘크리트 포장 등 - 크랙가든 활용_시간의 흔적에 갈라진 보행자도로의 틈 사이에 초화류 재식	공공 영역
	가로등	- 주민이 만들어가는 환경시설물로 재활용	공공 영역
	가벽	- 주민 및 송추 초등학교 참여 유도_벽화, 안내게시판 등	공공 영역
	안내시설	- 친환경 소재를 이용한 안내시설 - 투명한 소재를 이용한 투시가 가능한 안내판 제작(현재의 풍경에 과거모습 오버랩) - QR코드, 스마트폰 앱을 활용한 과거 사진 열람 시스템	공공 영역
	수목	- 마을 분위기에 맞는 적절한 수종_‘송추’의 유래인 소나무, 가래나무를 중점적으로 재식	공공 영역
	기타		

사유공간으로 구분된 공간은 주민들의 적극적인 참여를 유도하기 위해 협동조합의 사업의 일환으로 추진하고 공공의 영역의 경우는 적극적인 활용 안을 제시한다. 송추역 일대 상업 가로에 경관 가이드라인을 제시한 이미지는 다음과 같다.



〈그림 4-17〉 상업 가로에 대한 경관가이드 라인과 예상 풍경

입면은 목재와 석재를 이용하여 정비하고, 안내시설인 간판은 60-70년대에 사용된 철재 간판을 사용한다. 건물의 외부영역은 주민들의 생활 문화를 엿볼 수 있는 고무대야, 호수, 채소를 키우는 화분, 물통 등을 배치하며, 옥상 및 지붕 공간에는 덧발공간을 제안한다.

현재의 송추역 일대의 현황분석을 통해 상업 시설이 밀집하고 있는 가로 공간의 특성과 현 상황을 토대로 세 개 영역으로 구분했고, 본 계획에서는 각각의 상업 가로와 인접해 있는 상업시설에 대하여 위에서 설정한 경관가이드라인을 중심으로 계획안을 수립하였다. 마을 풍경 만들기 평면 계획안은 다음 그림과 같다.

본 계획안에 대한 세 개의 상업 가로에 대한 세부 계획안은 다음과 같다.



〈그림 4-18〉 마을 풍경 만들기 평면 계획안

1) 상업밀집지역_1: “6070, 추억 속 그 길”

이 일대는 송추역과 가장 밀접한 관계를 가지고 있는 공간으로 과거 송추유원지를 방문한 사람들에게 가장 많은 기억이 남아 있는 길 일 뿐만 아니라 현재의 상업거리에도 그 흔적이 남아있다. 과거의 성격과 동일하게 주점, 포차 등 앉아서 먹고 쉴 수 있는 상점 제안하며, 현재에도 이용되고 있는 것과 같이 주민들의 야

외 텃밭을 활용하여 거리에서 지역 주민의 삶의 모습을 그대로 투영시킨다. 과거에는 건물이 있었으나, 현재는 재개발지역으로 선정되어 허물어진 상태로 방치된 지역에는 소나무와 가래나무를 재식하여 마을의 작은 숲을 조성한다. 이 공간은 지역주민 뿐만 아니라 방문객에게도 휴게공간으로 이용가능하다.



〈그림 4-19〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

과거 이 길은 1960-70년대 당시 상점에서 뿐만 아니라 휴대용 오디오와 통기타를 휴대하고 방문했던 사람들에게 의해서 음악이 가득했던 거리이다.



〈그림 4-20〉 '추억 속 그 길' 모습

차량의 진입을 최대한 통제하여 보행자 우선 도로로 제안하며, 스피커를 통해

서 청각을 자극하는 1960-70년대 유행했던 음악이 흘러나와 옛 정취에 젖어드는 거리를 제안한다. 행인들은 사진을 찍거나, 길거리 음식을 사먹는 행위가 자연스럽게 이루어지며 포차 및 주점 주인과의 대화 속에서 옛 기억에 대한 다양한 이야기를 공유할 수 있다.

2) 상업밀집지역_2: “6070, 송추 마을 길”

이 일대는 의정부와 장흥을 연결하며 많은 차량이 이동하는 호국로에 조성된 상업밀집지역이다. 관광 혹은 특별한 목적을 가지고 송추지역을 방문하는 사람들과 달리 단순히 통과하는 사람들에게 홍보효과를 기대할 수 있는 지역이다.



〈그림 4-21〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

차량이 이 거리를 지나는 공간이 유희지일 경우는 그대로 활용할 수 있으나, 그러한 경우가 아니라며 협동조합이나 양주시에서 그 토지를 매입하여 주차공간을 확보한다. 이 지역의 상권은 LP판, 1960-70년대 포스터, 카세트테이프, 간식, 중고물품 등 방문객이 눈으로 보고 쉽게 물건을 사는 행위가 이루어지며 빠른 회전율을 가지고 있는 상업을 제안한다.

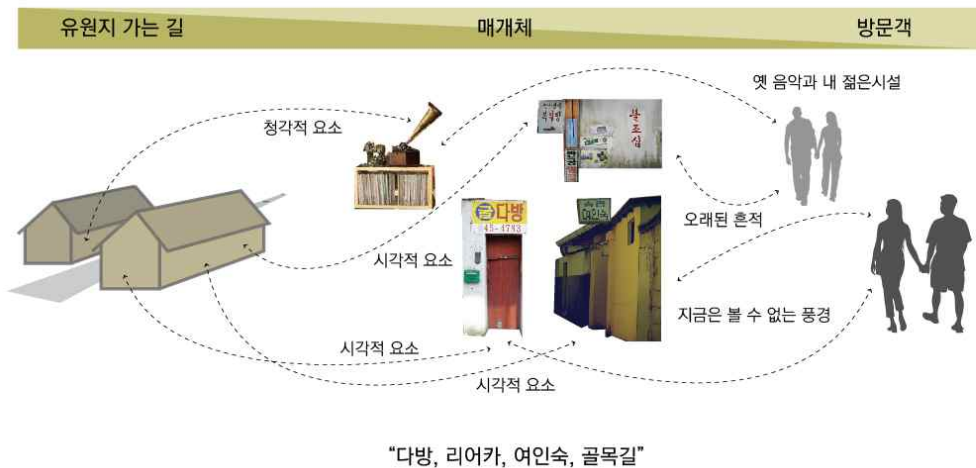
단순히 통과하였던 사람들이 차를 정차하고 마을 풍경을 감상하며 송추역으로 접근하거나, 송추 유원지로의 접근을 유도하여 방문의 목적이 생기게끔 유도하기 위해서 현재 남아있는 상업시설의 입면에 석재 및 목재로 보수하고, 목재 간판을 제작하여 1960-70년대 풍경을 조성한다.



〈그림 4-22〉 ‘송추 마을 길’ 모습

3) 상업밀집지역_3: “6070, 유원지 가는 길”

이 지역은 현재 송추 지역에서 연중 가장 많은 방문객으로 붐비는 송추 계곡, 북한산국립공원과 인접한 지역으로 과거 교외선 운행당시에는 유원지의 실질적인 입구역할을 하던 가로공간이다.



〈그림 4-23〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

현재에는 폐 가옥 및 상업시설로 남아있는 건물을 협동조합, 지자체에서 매입

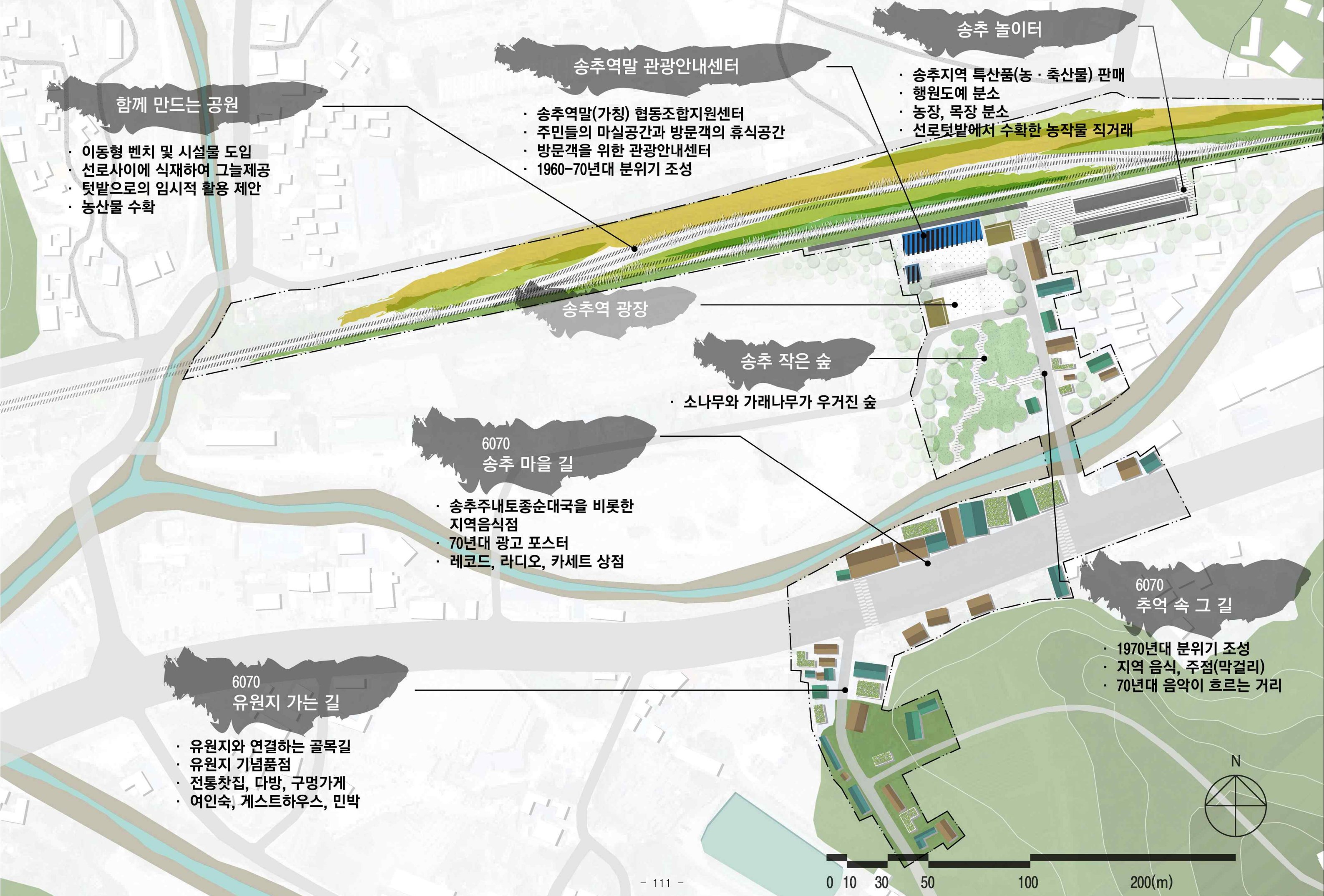
하거나 토지주의 협력관계를 통해 다방, 음악주점, 여인숙, 민박, 구멍가게 등 유원지적 초입지역으로의 상업 시설을 제안한다. 음악카페에서 흘러나오는 잔잔한 음악, 골목길의 낙서, 안내판 등의 시설물은 방문객 추억과 송추 지역의 흔적이 연결되는 매개체 역할을 한다.

이 길의 가장 큰 특징은 송추역 방문객을 송추 계곡일대로 유도하거나 북한산 국립공원 방문객을 송추역 일대로 유도하는 기능을 하는 가로공간으로 봄, 가을의 경우는 거리의 벤치에서 취식 및 휴식행위가 자연스럽게 이루어진다.



〈그림 4-24〉 ‘유원지 가는 길’ 모습

현재까지의 송추역 영역에 대한 물리적·공간 활용 계획과 상업가로에 대한 경관계획에 대한 전체 모습을 나타내는 마스터플랜은 다음 그림과 같다.



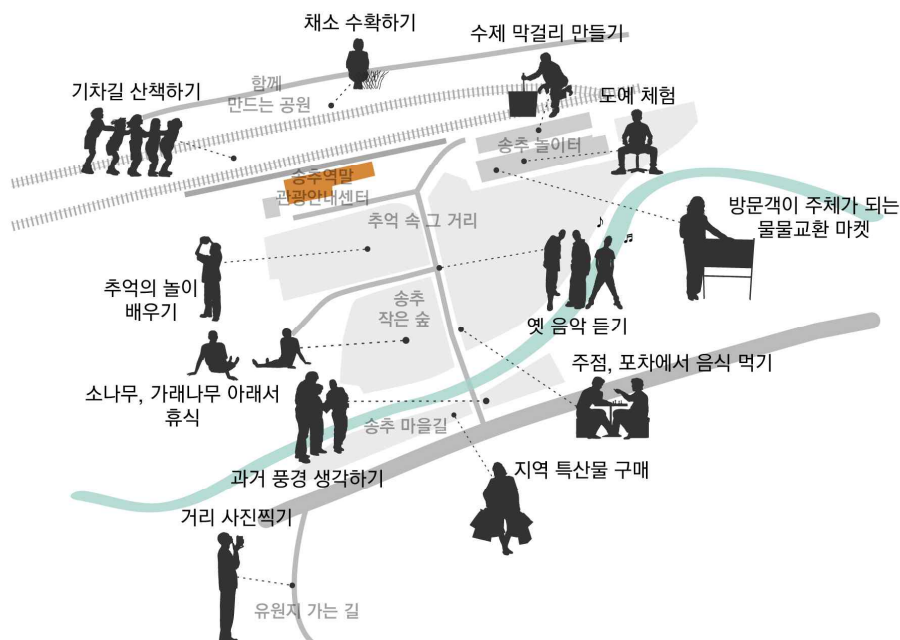
〈그림 4-25〉 지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화계획 마스터플랜

제4절. 지역관광을 위한 프로그램 계획

1. 이용자별 행태를 고려한 프로그램 제안

송추역 일대는 옛 모습을 추억하고 그 기억을 공유하기 위해서 가장 높은 방문 율이 나타날 것으로 예상되는 50-70대 연령층 외에 가장 활발한 활동범위를 가지고 있는 20-30대, 가족 단위 방문객인 40-50대와 동행하는 10대, 그리고 단체체험활동으로 방문 할 수 있는 10대 등 다양한 연령층의 방문이 예상된다.

이들은 아래의 그림과 같이 선로에서 행해질 수 있는 산책하기, 트래킹, 조깅, 채소 수확, 휴식과 컨테이너 마켓에서 제공하는 수제막걸리 만들기, 도자기 만들기 체험, 지역특산물 구매, 물물교환 마켓 등 다양하게 제공되는 프로그램의 주체가 되어 참여할 수 있다. 방문객이 주체가 되는 물물교환 마켓은 사전 신청을 통해 격주 주말마다 이루어지며, 안 쓰는 물건을 가지고와서 서로 교환을 하거나 적당한 가격을 책정하여 당일 방문하는 사람에게 파는 것이 가능하다. 또한 송추역에서 제공되는 마을 탐방 지도와 스마트폰에서 다운로드한 어플리케이션을 활용해서 지역 탐방에 나설 수 있다. 이때 세 가지 주제를 가진 길을 걸으며, 거리에서 흘러나오는 음악을 듣고, 풍경 사진을 찍고, 휴식을 취하거나 특산물 구매할 수 있다. 지도와 스마트폰 어플리케이션에는 현 장소에서 과거의 사진 혹은 사람들의 모습을 종이 혹은 화면을 통해서 보고, 읽고, 느낄 수 있다.



〈그림 4-26〉 송추역 일대의 다양한 프로그램

송추 지역에서 제공하는 프로그램은 이용자의 다양한 연령층을 고려하여 제안한다. 단체로 체험활동의 목적으로 방문하거나 부모님과 함께 방문하는 10대를 위한 프로그램, 데이트나, 답사, 소풍, 행락 등의 목적으로 방문하는 활발한 20-30대를 위한 프로그램, 자녀와 동행하여 경험하지 못한 옛 추억을 자녀세대에게 전달하며, 함께 즐기기 위해 방문하는 40-50대를 위한 프로그램, 정적이며 과거의 기억을 통한 옛 풍경과 정취를 느끼고 식사하기 위해 방문하는 50-70대를 위한 프로그램을 구분하여 제안한다.

〈표 4-8〉 이용자의 다양한 연령대를 고려한 프로그램 제안

구분	프로그램 제안	비고
10대 방문객	스마트폰을 이용한 과거모습 확인, 지역탐방, 도예체험, 기차길 산책, 채소 수확하기, 벽화그리기를 통한 마을 풍경 만들기 등	단체
20-30대 방문객	주점, 포차에서 음식 먹기, 동네 산책, 지도 들고 지역탐방, 트래킹, 조깅, 채소 수확하기, 옛 음악 듣기, 휴식, 도예체험, 수제 막걸리 만들기, 물물교환 마켓 참여 등	연인, 친구
40-50대 방문객	자녀와 함께 채소 수확하기, 기차길 산책하기, 도예체험, 옛음악 듣기, 과거기억 전달하기, 물물교환 마켓 등	가족 단위
50-70대 방문객	1960-70년대 과거풍경 생각하기, 음식 먹기, 옛 음악 듣기 등	-

각 연령층은 그들 스스로가 주체가 되어서 주민들과 소통하며 자연스럽게 송추 지역의 생활권 문화를 경험하며 다양한 체험 및 활동을 할 수 있다.

2. 지역자원과 연대한 프로그램 계획

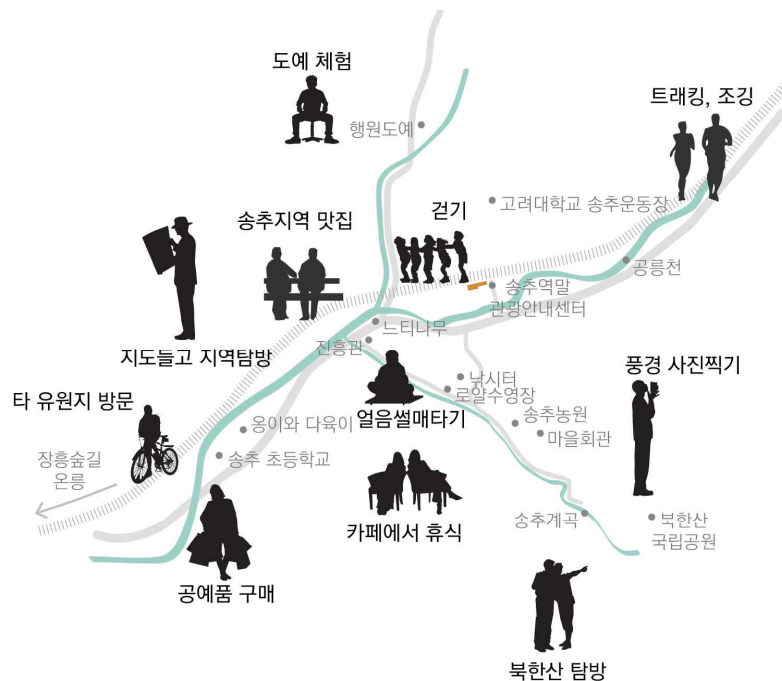
송추역을 거점으로 반경 1.5km내에는 다양한 지역자원이 분포하고 있다. 이들과의 연결망을 구축하여 지역의 매력도를 상승시켜 송추역을 목적지로 온 사람들이 점차적으로 지역 단위의 관광이 가능하게 한다. 또한 당일치기식의 방문객의 일시적인 방문이 아니라 다양한 볼거리와 놀 거리, 먹을거리를 제공하고 숙박을 통한 1박 2일의 코스를 제안함으로써 송추 지역의 생활문화권에 대한 충분한 이해가 이루어지게끔 유도하며 지속적인 방문을 이끌어 낸다.

거점시설로 제시한 송추역말 관광안내센터와 컨테이너 시설을 활용한 송추놀이터와 연대한 프로그램은 다음 표와 같다. 지역의 다양한 자원들과의 프로그램을 공유함으로써 연대감을 조성하고, 지역관광커뮤니티를 조직하여 지역에 대한 이미지를 확립해가는 과정을 겪는다.

〈표 4-9〉 지역자원과 연대한 프로그램

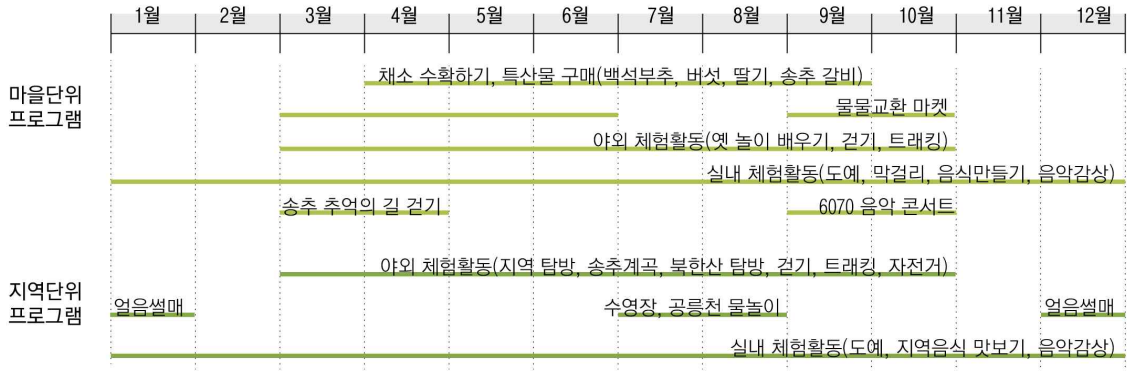
구분	지역자원	공유 프로그램	비고
문화·역사 자원	문화	행원도에	도자기 체험
		옹이와 다육이	다육 식물 판매
		송추낚시터	낚시
		송추 농원	주말 농장
		송추 로얄수영장	프로그램 장소 제공
	역사	온릉	장흥역까지 트래킹
		느티나무	옛 풍경 보기
자연자원		북한산, 송추계곡	등산 코스 제공
		일영산 장흥숲길	장흥역까지 트래킹
		공릉천	하계, 동계 놀이공간
사회·인적 자원	사회	지자체, 공공기관	경제적 지원
		송추초등학교	체험프로그램 제공
		보타사	산책 코스, 힐링 프로그램
	인적	지역주민, 우남아파트 노인회	활동공간제공
		송추농원, 카페휘바, 진흥원, 송추 가마골 카페 베르힐 등 상업주	컨테이너 마켓 입주(분점) 혹은 길거리 음식 판매

그 다음으로 주민 및 방문객이 실질적으로 송추 지역을 돌아다니면서 경험할 수 있는 프로그램은 다음 그림과 같다.



〈그림 4-27〉 송추 지역에서의 체험할 수 있는 경험

송추역 마을을 벗어나 지역단위를 도보 혹은 자전거를 이용해 이동하면서 풍경을 사진으로 담거나, 공예품을 구입하거나, 카페 베르힐에서 옛 음악을 들으면서 휴식을 취하는 등의 경험을 할 수 있다. 이러한 체험 및 경험 활동은 연중 시행된다.



〈그림 4-28〉 연 단위 송추 지역의 체험 및 경험 활동

각 연령층은 계절별로 송추 지역의 다양한 생활권 문화를 경험하고 송추역말에서 제공하는 프로그램에 참여 할 수 있다. 각 연령층을 예시로 들어 계절별 경험 할 수 있는 코스를 제안한 표는 다음과 같다.

〈표 4-10〉 계절별 송추역 마을의 생활권 문화 경험 및 프로그램

구분	연령층(예시)	송추역 마을 탐방 코스 및 경험활동
봄	50 - 70대	송추역말 관광안내센터(지도) → <u>철도 옆 야생화길 걸으며 삶은 달걀과 사이다 먹기</u> → <u>옛 풍경과 현재 풍경 비교하기(느티나무 사거리)</u> → 송추지역 맛집(진흥관) → 길 걷기(송추 계곡부) → 낚시터 → 음악 카페(유원지 가는 길) → 음악 감상하며 걷기(추억 속 그 길) → 관광안내센터
여름	10대(단체)	송추역말 관광안내센터 → <u>채소 수확 체험(선로 텃밭)</u> → 말뚝 박기, 고무줄놀이 배우기(광장) → 길거리 공연관람, 공예체험, 식사(송추 놀이터) → <u>물놀이(로얄 수영장, 공룡천)</u> → 줄지어 길 걷기(추억 속 그길) → 관광안내센터
가을	40 - 50대	송추역말 관광안내센터 → <u>무, 배추 수확체험(선로 텃밭)</u> → <u>김장체험(광장)</u> → 작은 숲 걷기 → 자녀 세대에게 경험 공유(추억 속 그 길) → 식사(송추 마을 길) → 레코드, 카세트 등 자녀세대에게 경험공유(송추 마을 길) → <u>낙엽 쌓인 길 걷기</u> → 관광안내센터
겨울	20 - 30대	송추역말 관광안내센터 → <u>첫 눈 오는 날 철길 걷기(함께 만드는 공원)</u> → 막걸리 만들기 체험(송추 놀이터) → <u>얼음썰매타기(로얄수영장)</u> → <u>눈 쌓인 북한산 사진 촬영</u> → 식사(송추 마을 길) → 도예 체험(행원도예) → 여인숙 숙박(유원지 가는 길) → 관광안내센터

3. 지역관광 안내시스템 구축

지역관광이 원활하게 유지하기 위해 송추역말 관광안내센터에서는 과거 사진이 첨부되어 있는 마을 지도 제작하여 방문객에게 제공하여 스마트폰을 사용하기 어려운 50-70세 연령층의 방문객에게 중점적으로 제공한다. 마을 곳곳에 원풍경 지도에서 나타났던 양조장의 위치, 느티나무, 옛 마차 정거장, 송추 계곡부의 식당가 등을 투명한 안내시설에 현재의 모습과 과거의 사진 혹은 그림이 겹쳐지게 설치하여 보는 이로 하여금 옛 풍경을 경험할 수 있도록 유도한다.

또한 설치된 안내시설에는 QR코드와 연동되는 스마트폰의 어플리케이션 등의 안내시스템을 구축하여 자유롭게 마을을 스스로 탐방하고 그 일대의 과거 풍경을 볼 수 있다. 마을 관광 안내도는 자연경관과 조화를 이루는 나무로 제작하며 송추역 마을 관광안내센터를 포함하여 지역관광커뮤니티의 범주 안에서 설치한다. 그 외에 느티나무 사거리, 송추계곡 식당거리, 로얄 수영장, 송추역 일대 등 과거의 모습과 현재의 모습을 비교 할 수 있는 풍경을 가진 공간에는 옛 사진과 QR코드가 새겨진 간이 안내시설을 설치하여 풍경을 비교해 가며 마을 탐방을 할 수 있는 경험을 제공한다.



〈그림 4-29〉 지역관광을 위한 안내시스템 구축

제5절. 운영·관리계획

1. 조성기금의 마련

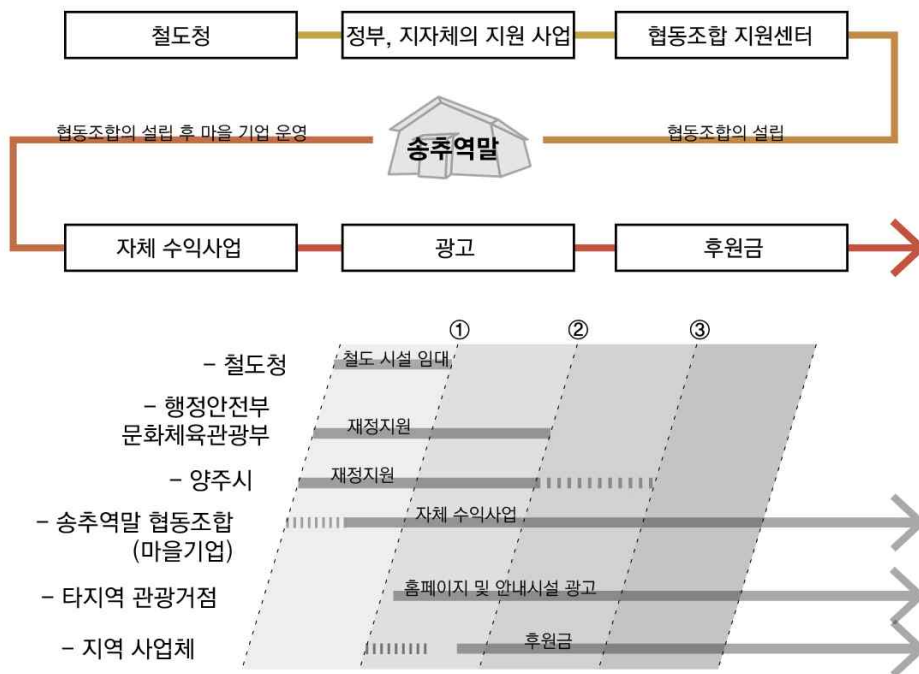
〈표 4-11〉 정부, 지자체 및 기타단체 시범사업 및 공모사업

소속	행정 및 사업명칭	내용	지원내용	지원예산 (백만원)
행정 안전부 (지역발전 정책국)	마을기업 육성사업 지침	주민 주도적으로 지역의 자원을 활용한 수익사업을 통해 지역공동체를 활성화하고 지역발전에 기여하는 마을단위의 기업을 설립하여 선정될 시 410개의 마을에게 육성지원	자원 발굴, 상품화, 홍보, 마케팅사업	1년차 50 2년차 30
문화체육 관광부	생활 문화공동체 만들기 시범사업	임대아파트 단지, 서민주택 밀집지역 등 문화소외지역을 대상으로, 문화예술을 매개로 한 다양한 활동을 통해 지역공동체 문화를 회복할 수 있도록 지원하는 사업	활동비 및 프로그램 운영비	최대 60
	지역·전통문화 브랜드	지자체의 기본계획에 따라 추진하고 있는 지역 및 전통문화자원을 활용한 사업 중 지속적이고 장기적인 사업을 선정하여 지원	지원금, 컨설팅, 해외답사	20-30
	마을미술 프로젝트사업 행복프로젝트	과거에는 역사성을 가지고 있던 공간으로 현재는 원기능을 잃어버린 장소 및 시설물을 공공미술 프로젝트를 통해 대규모의 미술문화 공간으로 탈바꿈하는 사업	지원금, 워크숍	1000이상
지역발전 위원회	창조지역사업	한 지역의 자연자원, 문화자원, 예술자원 등의 유·무형자산을 중심으로하여 지역주민의 적극적인 참여하에 행해지는 창의적 발상의 지역사업지원	지원금, 컨설팅, 교육	160-600 (2011년)
양주시	협동조합 지원에 관한 조례	협동조합의 설립·운영을 지원하고, 협동조합의 건전한 발전을 통해 생산적 사회서비스를 확충하며, 새로운 일자리를 창출함으로써 지역사회의 균형 있는 발전과 시민의 삶의 질을 향상	교육, 훈련, 연수, 협동조합 네트워크 구축 및 활동사항	-
협동조합 창업경영 지원센터	협동조합 창업투자	협동조합 창업투자 펀드 연계사업과 협동조합 엔젤투자자 두 종류로, 협동조합기본법을 토대로 한명의 조합원이 총 출자금의 30%한도까지 출자 가능	전문가 교육, 창업투자 연결	-

자료: 각 소속 웹사이트

양주시 '협동조합 지원에 관한조례'와, '협동조합 창업경영 지원센터'의 자문으로 송추역 주민들이 뜻을 모아 '송추역말(가칭) 협동조합' 설립 후 정당한 목적으로 이윤을 창출 할 수 있는 마을 기업의 형태를 구축하면, 행정안전부에서 실시하는 '마을기업 육성지침계획'에서 공표하고 있는 지원대상자가 된다. 이 내용은 아래의 표와 같이 지역 공동체가 주도적으로 지역의 자원을 활용한 수익사업을 통해서 지역발전에 기여하는 마을단위의 기업을 설립했을 경우 지원할 수 있으며, 총 2년에 걸쳐서 첫 해에는 5,000만원을 자원을 발굴하거나, 기업에서 제시하는 물건에 대한 상품화, 홍보 및 마케팅 등의 비용으로 지출 하루 수 있는 재정을 지급 받는다. 추후 재심사를 통해서 성과가 좋은 마을기업의 경우는 2년차에 3,000만원을 지급받을 수 있는 지침을 가지고 있다. 뿐만 아니라 문화체육관광부에서 시행하고 있는 '생활문화 공동체 만들기 시범사업'에서는 문화적으로 소외된 서민주택 밀집지역을 대상으로 문화예술을 매개로 한 다양한 활동을 통해서 지역 공동체 문화를 회복할 수 있도록 지원하고 있다. 이때 송추역 마을 협동조합은 해당 사업에서 최대 6,000만원을 지원 받을 수 있다.

2. 주민이 주체가 되는 운영·관리계획



〈그림 4-30〉 지역관광계획에서 주민이 주체가 되기 위한 과정

철도 시설 이용에 대한 철도청의 허가 및 지원, 정부와 지자체의 행정상의 재정 지원, 협동조합 지원센터의 자문을 통해 '송추역말(가칭) 협동조합'이 설립하여 자체적으로 운영할 수 있는 마을 기업을 설립한다. 그 후 지속적인 운영을 위해서 컨테이너 마켓에서의 자체 수익사업과 인터넷상의 홈페이지 구축을 통해서 양주시 전역에 있는 관광지, 지역을 기반으로 하는 기업 등의 광고 사업을 추진하여 수익을 창출한다. 또한 '송추 가마골', '진흥관', '송추농원' 등 해당 지역에서 40년 이상 상업행위를 유지해온 상업시설과의 연대를 통해서 지역커뮤니티를 조직하여 후원금을 지원받는다. 이때, '송추역 마을(가칭) 협동조합'의 규모는 점차적으로 참여하는 주민과 상업시설이 늘어나 지역관광 커뮤니티의 범위가 넓어진다.

3. 지속적인 지역관광을 위한 홍보 및 이벤트

1) 홍보

'송추역말(가칭) 협동조합'의 홍보분과의 업무 중 양주시 문화관광 홈페이지와 연동하여 송추 지역에 대한 관광안내를 방문객에게 사전 제공하며, 자체적으로 '송추역말(가칭) 협동조합' 인터넷 홈페이지 구축을 통해 잠재력을 가진 방문객의 관심을 유도 한다. 현재 송추 지역의 최종 목적지가 되고 있는 북한산 국립공원, 송추계곡, 진흥관, 송추 가마골 뿐만 아니라 타 지역에서 시행하고 있는 관광지에 마을 안내도 혹은 관광 안내도를 비치하여 잠재 방문에 대한 기대치를 높인다. 관광지에 있어 재방문은 매우 중요하다. 송추 지역의 매력을 느낀 사람들이 주변 사람들에게 구전으로 매력을 전달하여 새로운 사람들의 방문을 유도 할 수 있다.

2) 송추역 마을 축제

송추역말과 해당 지역에서 경험할 수 있는 가장 오감 중 시각, 청각, 미각에 대한 이벤트 및 축제를 봄에는 송추 지역 추억이 담긴 거리를 걷는 행사, 가을에는 추억의 노래 콘서트, 그리고 계절별로 송추 및 장흥일대의 특산물을 판매하는 축제를 실시한다.

'따스한 봄, 송추 추억의 거리 걷기' 행사는 3월에서 4월 주말에 개최하는 행사로 협동조합원이 주체가 되어 진행한다. 그들 스스로가 해설사가 되어서 참가하는 사람들에게 마을의 역사와 유래, 소소한 이야기, 서울 교외선과 송추유원지의 관계 등에 대한 소소한 삶에 대한 이야기를 전한다. 코스는 송추역 관광안내센터에서 출발하여 추억 속 그 거리, 송추 마을 길, 송추 유원지 가는 길을 걸으면서 다양한 경험을 공유한다. 그 후 북한산 국립공원입구에서 현재 송추 계곡의 입구로 이동하여 느티나무 사거리에서 철길을 따라 함께

만드는 공원을 지나 다시 관광안내센터에 도착하는 코스이다. 예상 시간은 1시간 반에서 2시간이며 그 후에 송추 놀이터 혹은 추억 속 그 거리에서 식사와 체험 프로그램에 참여할 수 있다. ‘가을 밤, 6070 음악 콘서트’는 9월에서 10월에 개최하며, 70년대 대중가요, 팝송 등의 노래를 부르는 가수를 초청하여 송추역 광장에서 개최한다. 이때 차량 통제, 주차공간 확보, 무대 및 조명 시설 대여 등 양주시의 적극적인 지원을 받는다. ‘송추 특산물 축제’는 송추 지역의 오래된 식당인 송추 가마골의 갈비, 진흥관의 음식, 장흥면 백석읍의 백석부추, 양주 느타리버섯, 어화동동 딸기 등 각 수확시기에 맞춰서 송추 놀이터 컨테이너에서 행사가 진행된다.

〈표 4-12〉 송추 지역 축제와 각 시행주체 및 이용자의 역할

구분	행사명	시행 주체 및 이용자	역할
‘시각’을 자극하는 축제	따스한 봄 송추 추억의 거리 걷기	양주시	교통 통제 협력, 대외 홍보, 시설물 제공
		송추역 마을 협동조합	프로그램 주제, 해설사, 행사 참여 및 관리
		지역주민	행사 참여, 해설사
		상업주	행사 참여, 길거리 음식 행사
		지역자원 거점	행사 참여, 프로그램 운영
		방문객	걷기 행사 참여
‘청각’을 자극하는 축제	가을 밤 6070 음악 콘서트	양주시	주차공간, 조명 무대 등의 시설물 제공, 대외 홍보
		송추역 마을 협동조합	프로그램 기획 및 진행, 가수 초청, 무대설치
		지역주민	행사 참여
		상업주	행사참여, 상업행위
		지역자원 거점	행사 참여, 연계 프로그램 운영
		방문객	음악 콘서트 참여
‘미각’을 자극하는 축제	송추 특산물 축제	양주시	대외 홍보, 시설물 지원
		송추역 마을 협동조합	행사 공간 마련, 행사 주제, 참여 및 관리
		지역주민	행사 참여(판매자, 소비자)
		상업주	행사 참여(판매자, 소비자)
		지역자원 거점	행사 참여(판매자, 소비자)
		방문객	행사참여(소비자)

각 행사별 시행 주체 및 이용자에 대한 역할 분담은 다음과 같다. 위와 같은 행사를 통해서 사람들이 연중 송추역 마을을 방문하도록 유도하며, 주민과의 친숙한 소통을 통해서 점차적으로 행사의 질적 수준을 향상하는 피드백 과정을 거쳐 지속가능한 관광지가 되도록 유지한다.

제5장 결론 및 제언

본 계획은 1960-70년대 서울 교외의 행락지중 하나인 송추 유원지를 방문하기 위해 운행했었던 서울 교외선 송추역 일대의 장소 연구를 통해 해당 지역에 대한 관광계획을 수립하여 지역 범위의 활성화를 수립하는 목적으로 연구를 진행하였다. 현재 송추역 일대는 재개발이 진행되지 않은 상태로 70년대 건설된 단층 구조의 상업시설이 역 전 공간을 포함하여 유원지로 연결되어 있는 가로 공간에 밀집되어 있다. 철도청의 예산 부족 등의 사정으로 철도 운행이 중단됨에 따라 점차적으로 사람들의 방문이 감소하였지만 70년대의 흔적을 가진 이 일대에는 현재까지도 생활문화를 유지하면서 사람들이 살아가는 삶의 터전이다. 연구의 진행과정에서 부지 및 지역에 대한 역사성, 장소성, 그리고 지역성을 중점적으로 분석하였고 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 서울 교외선 송추역 일대는 유원지와 같은 행락공간을 가기 위한 수단으로 운행되었으며, 많은 사람들의 기억 속 남아 있는 공간이며 지역이다. 송추계곡을 포함한 로얄수영장, 송추낚시터 등 과거 송추 유원지의 풍경은 재정상의 문제와 북한산국립공원 관리공단의 상가이전사업과 송추계곡 계곡 복원계획에 의해 점점 사라져 가고 있다. 이러한 상황에서 송추역을 포함한 송추역 일대의 상업가로는 시대의 흔적을 내제하고 있어 사람들의 기억을 연결해주는 매개체가 될 수 있다.

둘째, 양주시는 송추역 및 일대의 낙후 지역에 대한 활용계획 혹은 재생 지원 사업을 추진하지 않고 있는 상황이며, 철도시설의 소유주인 철도청 역시 장기계획에만 교외선의 재운행을 포함했을 뿐 구체적인 활용방안을 제시하지 않고 있다. 현재 송추역 일대에 살고 있는 주민들은 70년대부터 정착해서 살아가는 거주민, 타지생활을 한 후 귀향하여 살아가고 있는 2세대 거주민, 그리고 새로 전입해온 거주민으로 유형을 분류할 수 있다. 각각의 거주민들은 서로 다른 목표를 가지고 살아가고 있지만 지역의 경제침체로 인한 불안정한 재정 상태를 나타내는 공통적인 특징을 지닌다. 주민 대다수는 그들이 거주하고 있는 지역에 대한 관심도는 높지만, 스스로의 힘으로 지역 재생 및 활성화 사업을 추진한 여력이 없는 것으로 판단된다.

셋째, 송추역 일대는 활발했던 1960-70년대 시간의 흔적을 가지고 있으며 현재까지 어렵게 상권을 유지하고 있는 주민들에 의해서 그들만의 생활문화가 이어져 내려오고 있는 지역이다. 이러한 콘텐츠를 잘 활용한다면 타 지역의 재생사업 혹은 활성화 사업과는 다른 관광계획이라는 측면에서의 방법론을 제시할 수 있다는 가능성을 도출하였고, 인근의 타 지역과 충분히 경쟁력을 갖춘 장소를 만들 수 있다는 결론을 도출했다.

이에 2004년 운행이 중단된 후 관리 없이 방치된 60-70년대의 시대적 산물인 송추역을

거점으로 동일한 맥락을 지니고 있는 이 일대 및 지역에 대한 활성화를 도모하기 위해 수립한 본 계획은 다음과 같은 연구의 결과물을 통해 제시하였다.

첫째, 송추 지역은 과거 '관광지'의 특성을 지니고 있는 역사성 및 장소성을 가지고 있다. 이에 지역재생 및 마을 만들기의 방법론으로 '지역관광계획'의 개념을 수립 후 도입하였다. 이는 주민 스스로가 지역에 대한 매력을 재인식하는 계기, 전문가의 자문, 방문객의 관심 상승 등의 관계 속에서 수립되는 계획이며, 이때 '지역'은 행정상의 범위가 아닌 본 계획과 연대 할 수 있는 지역자원이 분포하는 커뮤니티의 범위로 물리적 활용범위를 선정하여 계획안을 수립했다.

둘째, 활발했던 60-70년대부터 현재까지 이 일대가 가진 역사적 맥락, 현 지역의 장소적 특성, 이해관계자의 생각을 읽어낸 후 해당 지역 거주민 스스로의 의지에 의해 '송추역말(가칭) 협동조합'을 설립 후 송추역 공간의 활용과 지역 재생에 대한 미래상을 구체화할 것을 제안하였다. 이때 협동조합의 설립시 코디네이터와 사회적 기업의 자문과 함께 시행 될 것을 제시하였으며, 정부와 양주시의 사업 검토를 통해서 재정을 지원받을 수 있는 가능성을 검토하였다.

셋째 송추역말을 포함한 지역단위의 '관광안내센터'로서 물리적 공간 활용계획안을 제시하여 지역 주민과 방문객의 소통공간으로 활용할 뿐만 아니라 지역단위 탐방이 가능하게끔 지역 자원의 주체들과의 연대를 통해서 '지역관광커뮤니티'를 조직하여 계절별, 연령별, 다양한 경험을 할 수 있는 행사와 프로그램을 제안하였다.

본 계획은 산업구조의 변화에 의해 한 시대에 조명을 받았던 시설물이 현재는 낙후되어 지역의 흉물로 남아 있는 공간에 대해서 그 지역이 지니고 있었던 역사성, 장소성, 지역성을 고려하여 다시금 활성화된 장소로 재조명받을 수 있는 방안을 수립하기 위 진행하였다. 이러한 과정 속에서 지역주민의 목소리와, 이해관계자들의 생각, 본 연구자가 읽어낸 그 지역의 매력을 통합하여 결과물을 만들어내는 과정인 '프로세스 디자인'을 제시하는데 의의가 있다. 현재 양주시와 철도청은 송추 지역에 대한 구체적인 계획이 없지만, 본 연구를 토대로 추후 진행 될 수 있는 낙후지역으로 전모된 해당 지역에 대한 재 활성화에 대한 방안을 수립할 때 방향을 시 할 수 있는 청사진으로의 기능을 할 수 있을 것이라는 가능성을 제시한다.

【참고 문헌】

· 단행본

- 가사기 히로시, 황선희 옮김(2011), 『마을만들기 매뉴얼』, 아르케
- 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후
- 고정희외 6인(2007), 『텍스트로 만나는 조경』, 나무도시
- 배정환(2004), 『현대조경설계의 이론과 쟁점』, 도서출판 조경
- 야마자키 료, 민경옥 옮김(2012), 『커뮤니티 디자인』, 안그라픽스
- 에드워드 렐프, 김덕현외 2인 옮김(2005), 『장소와 장소상실』, 논형
- 철원 철새마을 커뮤니티 디자인(2012), 『철새협동조합』, 나무도시
- 채용식(2003), 『지역관광정책개발론』, 현학사
- 황기원(2009), 『도시락 맛보기』, 다빈치
- 황기원(2009), 『한국행락문화의 변천과정』, 서울대학교출판문화원
- 大河直躬(1995), 『都市の歴史とまちづくり』, 京都: 学芸出版社
- 西村幸夫(2004), 『都市保全計画: 歴史・文化・自然を活かしたまちづくり』, 東京: 東京大学出版社
- 矢作弘(2004), 『産業遺産とまちづくり』, 京都: 学芸出版社
- 日本の宝・鹿児島県の石橋を考える全国連盟会議編(1995), 『歴史的文化遺産が生きるまち』, 東京: 東京堂出版
- 吉岡宏高(2005), 『産業遺産でまちづくりー幌内炭鉱の遺産を主題にした‘場’のマネジメントー』, 札幌: 富士コンテム
- Andrew Church and Tim Coles(2007), 『Tourism, power, and space, London ; New York : Routledge
- Bruce Prideaux, Dallen J. Timothy and Kaye Chon(2008), 『Cultural and heritage tourism in Asia and the Pacific』, London ; New York : Routledge
- Hatton, Michael J.(1999), 『Community-based tourism in the Asia-Pacific』, Toronto : School of Media Studies at Humber College
- Hazel Tucker(2003), 『Living with Tourism: negotiating identities in a Turkish village 』, NY : Routledge
- Mckercher, Bob(2002), 『Cultural Tourism: The Partnership Between Tourism and Cultural Heritage Management』, The Haworth Hospitality Press
- Mimi Sheller and John Urry(2004), 『Tourism mobilities: places to play, places in play』, London ; New York : Routledge

· 연구보고서

- 송용필 · 박용규(2005), 『지역활성화 정책의 현황과 발전방안』, 삼성경제연구소

원광희(2012), 『지역자원을 활용한 균형발전전략』, 충북발전연구원
 채성주외 2인(2012), 『지역의 고유한 자원을 활용한 지역발전 추진사례』, 충북발전연구원
 이명희·안주영·정송이(2008), 『지역 활성화를 위한 문화서비스 이노베이션 디자인 연구』, 한국기초조형학연구
 東京国立文化財研究所(1999), 『産業遺産』, 東京国立文化財研究所
 前田清志・玉川寛治(2000), 『日本の産業遺産Ⅰ・Ⅱ:産業考古学研究』, 玉川大学出版部

· 학술지 수록논문

강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 12권 1호
 강동진(2010), “산업유산 재활용을 통한 지역재생 방법론 연구”, 『한국도시설계학회지』 11권 11호
 강성중(건국대학교 예술문화대학) 2010, “도시재생을 위한 뉴욕 하이라인 공원의 산업유산 활용 사례 연구”, 『한국디자인문화학회』 17권 4호
 박만식·조경진(2010), “군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회 논문집』 제1호 pp. 57-60
 성삼엽·한경돈(2011), “경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12
 장주은·강동진(2009), “산업유산으로서의 폐간이역 특성 분석”. 『한국도시설계학회지』 10권 1호
 장주은·강동진(2009), “산업유산으로서의 철도교통시설의 영역 정립에 관한 연구”, 한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집』
 전경숙(2009), “지속가능한 도시 재생 관점에서 본 광주광역시 폐선부지 푸른길 공원의 의의”, 『한국도시지리학회지』 제12권 3호
 함정훈·최유중(2011). “랜즈케이프 어버니즘(The Landscape Urbanism)이론을 적용한 폐선부지의 재활용화 방안에 관한 연구 -문경선 폐선부지의 활용 연구”, 『충북대학교 건설기술논문집』 제30권 1호 pp. 133-42.
 이동성, 박상희, 이행렬(2005), “폐철도부지 활용 방안에 관한 사례연구”, 『상명대학교 산업과학연구』 18권 pp.1-15
 박진욱, 엄봉훈(2012), “지역 관광자원을 활용한 권역단위종합정비사업 기본계획 수립 : 청도군 남성현감꽃권역을 대상으로“, 『한국농촌계획학회지』 제18권 제3호 통권56호 pp.187-200
 박노천, 안승홍(2012). “경의선 장단역 증기기관차 이전지 기념공간 설계”, 『한국조경학회지』 제40권 4호 pp.51-61
 대한지방행정공제회(2012), “광주광역시 푸른길과 문화마을 만들기”, 『도시문제』 제47권 520호 pp.24-29
 강신겸(2011), “문화관광을 통한 수변공간 및 근대역사자원 재생 전략-나주 영산포를 중

심으로” 『전남대학교 지역개발연구소 지역개발연구』 제43권 1호 pp.129-143

이재준, 김도영, 박상철(2013), “역사문화자원을 활용한 마을만들기 사례분석 연구-일본 나오시마와 수원시 행궁동 사례를 중심으로” 『국토지리학회지』 제47권 1호 pp.23-35

김효중(2012), “관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향-장소성 인식을 조절효과로”, 『관광경영연구』 제53권 0호 pp. 117-42.

이병훈(2012), “스토리텔링구현을 통한 농촌관광마을에서의 장소성 확보-개실마을의 사례를 중심으로”, 『농촌계획』 제18권 1호 pp. 47-57.

이혁진, 최성환(2013), “일본 돗토리현(鳥取縣)의 지역관광에 관한 연구-돗토리, 구라요시, 요나고, 사카이미나토시를 중심으로”, 『한국사진지리학회지』 제23권 1호 pp. 107-19.

西山徳明・三村浩史(1990), “観光地域が主体的に発展できる観光活動設計条件に関する研究：岐阜県白川村萩町を事例として”, 『日本都市計画学会研究論文集』第25巻

· 학위논문

김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

구본섭(2009), “도시재생을 위한 산업유산 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 IT 디자인 대학원 석사학위논문

김은성(2013. 02). “대전 원도심 내 지역문화자원과 연계한 충남도청이전부지 문화적 활용방안 및 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

박만식(2010), “군산화물역 선형공원 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

박재민(2013), “장소기억으로 해석한 근대 산업경관-근대 상업도시 장항을 사례로”, 서울대학교 환경대학원 박사학위논문

박휘(1999), “생태관광 도입을 통한 동강의 지속가능한 발전계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

성상엽(2010), “도시재생을 위한 경춘선 폐선지역 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 석사학위논문

심현남(2011), “안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문

양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

우서희(2011), “경전선 철도노선을 활용한 슬로트레인 계획 및 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

이재희(2008), “구 장항역 주변 철도유휴부지를 활용한 조경설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

이형섭(2011). “장흥 관광지 활성화를 위한 미디어 아트 정원 설계“, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

정광조(2011), “폐선부지를 활용한 트레일 계획 : 구 경춘선 청평역-김유정역을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

한기홍(2005), “경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

· 웹사이트

국토교통 전자정보관 <http://www.codil.or.kr:8080/newcodil/main/main.jsp>

그 시절 6070 <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>

네이버 라이브러리 <http://library.navercorp.com/main.nhn>

문화체육관광부 <http://www.mcst.go.kr>

온나라 부동산정보 통합포털 <http://www.onnara.go.kr>

양주시청 <http://www.yangju.go.kr>

양주시문화관광 <http://www.tour.yangju.go.kr>

철도청 <http://www.korail.com>

추억의 송추역 <http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

한국 협동조합창업경영지원센터 <http://www.kcdc.co.kr>

행정안전부 <http://www.mospa.go.kr>

CASSIOPEIA의 철도이야기 <http://jtinside.tistory.com>

LANDEZINE <http://www.landezine.com>

Abstract

Revitalization Plan for Song-chu Railway village with Local Tourism Strategy

Graduate School of Environmental Studies, Seoul National Univ.:

Kim, Suk-Won

Academic supervisor: Son, Yong-Hoon

Since the mid-1900s through the process of modernization, various industries were booming with conjunction and industrial cities began to be built all over the country. However, Among the changes that heavy industry is gradually reduced from the 1980s and facilities industrial city began to lose its functions. Also, they were beginning to recognize as an industry resources to have traces of the era of 1990s and began to be studied to re-use. In these studies, instead of seeing only as a source of social common industry resources, researchers have been recognized as a resource of the re-creation of local industry base for new industry creation and a symbol of the region but also regional revitalization. Thus, rail transport is the type of facility that has the era of the industrial age and one of the leading cause of our country led to changes in the urban and industrial structure so far. As Kyung-in Railway connecting Seoul and Incheon was opened in 1899, transport system began to take major changes such as nationwide unit, rail transport, plays a role of their own in the most important facility to the development of the transportation industry and currently. However at present, because of common reasons such as aging over time, the development of a more convenient transportation, internal circumstances of Railroad, reason of the measures of the government, and opening of the KTX(high-speed rail), some railway has not been operated and changed to the abandoned site.

Operating railway had mean that connecting the town and the city. But as loss

of original function over the time, not only physical space remains but also most of residents, who living on-site nearby, begun to move out because they lost afford life. but some residents still live and be left in place up to now. In other words, if the train is operated in the past, it is significant it. Railway is operated for the purpose of tourism for the tourist spot via a variety of mountain, valley, and amusement parks. Further, The railway for transporting industrial goods and industrial produced in the area was operated. After all, residential and commercial facilities was being built naturally near by the station after becoming that station was built train through. Also, many people came and naturally gathered. Train facility had entered into a close relationship with the place and history, in that area like this.

Therefore, the researcher have developed a tourism plan for that location. By the research of a local unit of Song-chu Station zone, which is one of the Seoul Suburban-line and was operated in order to visit the amusement park of a large number are distributed in suburban areas in 1960-70's. Also The researcher tried to studying the object is to establish the activation range of the region. In order to derive the attractiveness of the area, and selecting a utilization element, the researcher performed physical analysis of Song-chu Station zone. In addition, the analysis was focused on the history, the location of a regional basis. Not only was read the idea of residents, and it was to grasp the situation of the stake-holders. Since revitalize the Song-chu station area in this study, the researcher offered suggestions such as the following.

First of all, Song-chu region had a characteristic and history of "tourist destinations in the metropolitan area" when Seoul Suburban-line was operated at that time. So, the researcher discussed existing methodologies of urban development "green tourism" and "eco-museum" in this and applied to establish the concept of "Local Tourism Strategy" that can be applied to the whole area then Song-chu Station. Further, it is set to a range of space utilization physical region community organizations are possible.

Secondly, in this paper, the researcher read the idea of stake-holders historical,

location and characteristics, to date from the 1960s, this area has. After that, it was proposed that the establishment "Song-chu Railway Village cooperative society(tentative name)" by the will of its inhabitants themselves embody the future.

Third, as a "Local tourism information center" Song-chu station has the role, the researcher propose physical space utilization. this makes that not only to take advantage of communication space for residents and visitors but this has become possible to travel the local unit. the researcher also created a program that can through the cooperation of mainly local resources by organizing a "Local tourism community" Which provided Various such as seasonal, age, various experiences.

The result of this study; 'Revitalization Plan for Song-chu Railway Village with Local Tourism Plan' presents a recycling plan for facilities that have been left as a misfortune of aging now were. Through consolidated results; opinions of the residents, thinking of stake-holders, and the charm of Song-chu area the researchers read, the study presented a "process design", planning process to produce the result. So, when Korail(Korea Railway Company) and Yang-ju City is made to consider the use of Song-chu station, then this study is significant that it can be designed with the reference.

Keyword: Regional Tourism Plan, Regional Resources, Seoul Suburbs Railway, Song-chu Station

Student No. : 2011-22339



저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

조경학석사학위논문

지역관광 개념을 적용한
송추역말 활성화 계획

Revitalization Plan for Song-chu Railway village
with Local Tourism Strategy

2014년 2월

서울대학교 환경대학원
환경조경학과 조경학전공
김 석 원

지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화 계획

지도교수 손용훈

이 논문을 조경학석사학위논문으로 제출함

2013년 10월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과 조경학전공

김 석 원

김 석 원의 석사학위논문을 인준함

2013년 12월

위 원 장

成鍾祥



부 위 원 장

한기원



위

원

孫鍾勲



지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화 계획

서울대학교 환경대학원 환경조경학과 조경학 전공

김석원

지도교수: 손용훈

1900년대 중반부터 우리나라는 근대화 과정을 거치고 전국적으로 공업단지가 건설되기 시작하면서 그 당시 성행했던 다양한 산업과 연관되어 공장, 창고, 철도 등의 다양한 형태의 공업시설이 건설되었다. 그 후 1980년대에 들어서면서 중공업이 점차적으로 쇠퇴하는 등의 변화를 겪었고, 전국적으로 건설되었던 공업도시와 시설물은 원 기능을 상실하였으며, 이러한 산업화의 상징적 공간들이 유휴 공간으로 전모해왔다. 1990년대부터는 전국적으로 늘어나는 유휴 시설에 대하여 시대의 흔적을 가지고 있는 산업자원으로 인식하기 시작하였고, 재이용하기 위한 연구 활동과 사업이 진행하기 시작하였다. 이들 연구에서는 산업자원을 사회공통의 자원으로만 보는 것이 아닌 지역의 상징물이나 새로운 산업창조의 거점, 지역 활성화와 지역산업 재창조의 자원으로 인식해왔다.

이와 같이 지역 차원의 재생과 밀접한 관계를 가질 수 있는 산업화 시대의 시대성을 가진 시설물의 한 유형인 철도 교통은 우리나라가 현재까지의 산업구조 및 도시변화를 이루게 된 대표 시설 중 하나이다. 1899년 인천과 서울을 연결하는 경인선 철도가 개통되면서 전국 단위의 수송체계에 큰 변화가 시작되었고, 현재까지도 철도 교통은 산업 및 교통 발전에 가장 중요한 시설로 제 몫을 다하고 있다. 하지만 시간의 흐름에 따른 노후화라는 보편적인 이유 혹은 고속철도와 같은 더 편리한 교통수단의 발달과 철도청 내부 사정 및 정부의 시책 등의 이유로 철도가 운행이 중단되고 현재는 철도가 달리지 않는 폐선 및 휴선부지가 발생한다. 과거에는 마을과 마을 혹은 도시와 도시를 연결하며, 도심 내·외를 운행했던 철도가 원래의 기능을 상실하면서 물리적인 공간만 남게 되고, 부지 인근의 산업과 관련하여 거주하던 주민들은 형편상의 이유로 삶을 이어

오던 터전을 버리고 이주를 하게 된다. 현재에는 사람의 발길이 끊겨 낙후지역으로 인식되는 공간은 과거에는 철도가 운행했고, 역이 운영되었다는 큰 의미가 있다. 인근에 산, 계곡, 유원지 등 다양한 볼거리가 분포하고 있어 관광의 목적으로 열차가 운행한 경우도 있고, 해당 지역에서 생산되는 공업 및 산업물자를 운송하기 위해서 철도와 역 시설을 운영했을 수도 있다. 이렇듯 열차와 역 시설은 그 지역의 역사 그리고 장소성과 밀접한 관계를 맺고 있었다. 열차가 다니고 역이 건설되면서 많은 사람들이 왕래하게 되는 역전에는 자연스럽게 상업시설과 주거공간이 밀집하는 현상이 나타났고 역만의 공간이 아니라 역 일대는 보이지 않는 하나의 틀 안에서 공통의 장소적 특성을 가지고 있다.

이에 본 계획은 1960-70년대 교외지역에 분포하고 있는 수많은 유원지 방문을 위해서 운영했었던 서울 교외선의 역 중 하나인 송추역 일대의 장소 및 지역을 면밀하게 읽어낸 후 장소의 특성에 살려 관광계획을 수립한 후 지역 범위의 활성화를 수립하는 목적으로 연구를 진행하였다. 해당 지역은 철도청의 예산 부족 등의 사정으로 2004년 서울 교외선 운행이 중단됨에 따라 점차적으로 사람들의 방문이 감소하였다. 하지만 철도 운행당시에 조성된 1970년대의 흔적을 가지고 있으며 현재까지도 생활문화를 유지하면서 사람들이 살아가는 삶의 터전이다. 해당 지역의 매력 요소를 도출하고 활용 가능한 요소를 선별하기 위해 송추역 일대의 물리적 현황분석을 실시하였고, 지역 단위에서 역사 및 장소성을 분석하였으며, 지역주민의 생각과 다양한 이해관계자의 현재 상황을 파악하였다. 그 후 송추역 일대 및 지역에 대한 활성화를 도모하기 위해 본 연구에서는 다음과 같은 계획안을 제안하였다.

첫째, 송추 지역은 교외선 운행당시 ‘수도권의 관광지’ 라는 역사 및 시대적 특성을 가지고 있다. 이에 ‘그린투어리즘’, ‘에코뮤지엄’ 등과 같은 지역재생 및 마을 만들기의 기존 방법론에 대한 고찰을 통해 송추역 일대에 적용 가능한 ‘지역관광계획’의 개념을 수립 후 적용하였다. 이때 ‘지역’이라는 물리적 공간 활용범위는 본 계획에서 거점시설이 되는 송추역과 연대 할 수 있는 지역자원이 분포하는 범위로 커뮤니티조직이 가능한 영역으로 설정하였다.

둘째, 1960년대부터 현재까지 이 일대가 가진 역사적 맥락과 현재 해당 지역이 가

지고 있는 장소적 특성, 그리고 이해관계자의 생각을 읽어낸 후 해당 거주민 스스로의 의지에 의해 ‘송추역말(가칭) 협동조합’을 설립 후 송추역 공간의 활용과 지역 재생에 대한 미래상을 구체화 할 것을 제안하였다.

셋째, 송추역 영역에 대하여 ‘지역관광안내센터’로서 물리적 공간 활용계획안을 제시하여 지역 주민과 방문객의 소통공간으로 활용할 뿐만 아니라 지역단위 탐방이 가능하게끔 지역 자원의 주체들과의 연대를 통해서 ‘지역관광커뮤니티’를 조직하여 계절별, 연령별, 다양한 경험을 할 수 있는 행사와 프로그램을 제안하였다.

본 연구의 결과물인 ‘지역관광 개념을 도입한 송추역말 활성화 계획’은 한 시대에서는 조명을 받았지만 시대에 따른 산업구조의 변화에 의해 현재는 낙후되어 지역의 흉물로 남아 있는 시설물에 대한 재활용 방안을 제시하였고, 이러한 과정 속에서 인근에 거주하고 있는 주민의 목소리와, 이해관계자들의 생각, 본 연구자가 읽어낸 그 지역의 매력을 통합하여 계획의 결과물을 만들어내는 과정인 ‘프로세스 디자인’을 제시하였다. 이에 추후 해당 지역의 지자체인 양주시와 철도시설의 소유주인 철도청에게 있어서 이 일대 혹은 송추역에 대한 활용방안검토가 이루어 질 시 참고자료 및 청사진이 될 수 있다는 것에 의의가 있다.

주요어: 지역관광계획, 지역 활성화, 서울 교외선, 송추역, 송추유원지

학번: 2011-22339

목차

제1장 서론	1
제1절. 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	3
제2절. 연구의 범위	5
1. 공간적 범위	5
2. 내용적 범위	6
3. 연구의 흐름	8
제3절. 선행연구 검토 및 연구의 착안점	9
1. 기존 연구의 동향	9
2. 착안점 및 차별성	13
 제2장 이론적 고찰	14
제1절. 서울교외선 지역의 이해	14
1. 서울교외선의 역사적 맥락	14
2. 서울 교외선 폐선부지의 현 쟁점사항	20
3. 특성 및 활용가치 도출	21
제2절. 장소성 및 역사성과 연대한 지역관광계획	28
1. 기초개념 정립	28
2. 지역관광계획의 개념 및 범위	32
제3절. 사례연구	37
1. 국내사례	38
2. 국외사례	43
3. 사례분석의 종합	47

제3장 대상지 이해 및 분석	49
제1절. 대상지 광역 분석	49
1. 경기도 양주시 개요	49
2. 수도권 관광지로서의 양주시	50
제2절. 대상지 물리적 공간분석	56
1. 교통 및 접근성	56
2. 송추역 지역 공간의 이해	59
3. 시설물 현황	62
4. 역전 일대 상업시설 및 주거지역	64
제3절. 서울 교외선 송추역 일대의 역사적 맥락	67
1. 서울 교외선 개통과 송추역 일대의 변화	67
2. 1960-70년대와 유원지 문화와 송추지역	68
3. 교외선 폐선과 송추역사의 침체현상	69
제4절. 이해관계자 분석	70
1. 지방자치단체 및 공공기관	71
2. 방문객	72
3. 지역주민	72
4. 소결	73
제5절. 종합	74
1. 사람들의 기억 속 송추지역의 풍경	74
2. 방치된 시설물 및 상업 가로공간의 활용가치	78
3. 지역 자원의 거점시설로의 가능성	79
4. 지역관광계획의 가능성 도출	82
 제4장 지역관광계획의 수립	 84

제1절. 지역관광계획의 기본방향 설정	84
1. 계획의 기본방향	84
2. 본 계획의 전략	85
제2절. 송추역말 물리적·공간 활용계획의 개요	88
1. 계획의 전제사항	88
2. 단계별 조성계획	93
제3절. 송추역 일대 물리적·공간 활용계획	95
1. 송추역 영역 공간 활용계획	95
2. 마을 협동조합과 함께하는 마을 풍경 만들기 계획	102
제4절. 지역관광을 위한 프로그램 계획	112
1. 이용자별 행태를 고려한 프로그램 제안	112
2. 지역자원과 연대한 프로그램 계획	113
3. 지역관광 안내시스템 구축	116
제5절. 운영·관리계획	117
1. 조성기금의 마련	117
2. 주민이 주체가 되는 운영·관리계획	118
3. 지속적인 지역관광을 위한 홍보 및 이벤트	119
 제5장 결론 및 제언	 121
 참고 문헌	 123
 Abstract	 127

표 목차

<표 1-1> 시대별 폐 선로부지에 대한 활용연구	9
<표 1-2> 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구	11
<표 1-3> 선행 연구의 착안점 및 차별성 도출	13
<표 2-1> 철도시설 폐지의 유형	22
<표 2-2> 간이역의 영향권별 대표 시설 및 세부요소	23
<표 2-3> 지역 자원의 분류	30
<표 2-4> 곡성 섬진강 기차마을 개요	38
<표 2-5> 능내리 연꽃마을 개요	39
<표 2-6> 인천근대개항 거리 개요	40
<표 2-7> 강촌 레일파크 개요	41
<표 2-8> 테마야선 공원 개요	43
<표 2-9> 키클루 개요	44
<표 2-10> 코사카 광산마을 개요	46
<표 2-11> 국·내외 사례분석의 비교 분석	48
<표 3-1> 양주시 행정구역 및 면적	50
<표 3-2> 장흥면 관광 활성화 계획	51
<표 3-3> 양주의 자연형 관광자원	52
<표 3-4> 양주의 테마 체험형 관광자원	53
<표 3-5> 양주의 역사·문화 관광자원	54
<표 3-6> 양주의 역사·문화 관광자원	55
<표 3-7> 양주시의 축제	56
<표 3-8> 대중교통 운행구간	58
<표 3-9> 철도건설법상 철도시설 분류	62
<표 3-10> 송추 역전 상업시설의 기본정보	65
<표 3-11> 호국로 일대 상업시설의 기본정보	66
<표 3-12> 지역주민 인터뷰 내용	73
<표 3-13> 송추 지역의 다양한 지역자원에 대한 분류	79

<표 3-14> 지역관광계획 수립의 가능성 도출	83
<표 4-1> 전략별 활용 가능 영역과 목표설정	88
<표 4-2> 주민 인터뷰를 통한 ‘송추역말(가칭) 협동조합’ 조직 가능성 도출 ...	90
<표 4-3> 송추역 영역 공간 활용계획에 대한 개요	95
<표 4-4> 송추역 영역 공간 활용방안 개요	96
<표 4-5> 마을 풍경 만들기 계획에 대한 개요	102
<표 4-6> 사진자료를 통해서 도출한 70년대 가로공간 요소	103
<표 4-7> 송추 지역 마을 풍경 만들기 계획의 개요	104
<표 4-8> 이용자의 다양한 연령대를 고려한 프로그램 제안	113
<표 4-9> 지역자원과 연대한 프로그램	114
<표 4-10> 계절별 송추역 마을의 생활권 문화 경험 및 프로그램	115
<표 4-11> 정부, 지자체 및 기타단체 시범사업 및 공모사업	117
<표 4-12> 송추 지역 축제와 각 시행주체 및 이용자의 역할	120

그림 목차

〈그림 1-1〉 연구의 공간적 범위	5
〈그림 1-2〉 연구의 내용적 범위	6
〈그림 1-3〉 본 연구의 흐름	8
〈그림 2-1〉 우리나라 철도교통의 변천과정	14
〈그림 2-2〉 서울교외선의 개통	15
〈그림 2-3〉 연도별 ‘서울교외선’ 신문 기재 통계자료	15
〈그림 2-4〉 교외선을 이용한 유원지 방문	16
〈그림 2-5〉 1970년대의 문화와 서울 교외선	17
〈그림 2-6〉 교외선의 다양한 시도	18
〈그림 2-7〉 2004년 4월 1일 마지막으로 운행한 교외선	18
〈그림 2-8〉 철도관광 5대 벨트 사업 및 평화생명벨트사업 단계별 추진사항	21
〈그림 2-9〉 폐선부지의 범위 재정립에 따른 본 연구의 활용범위 설정	23
〈그림 2-10〉 좌_교외선 안에서 통기타를 치며 여흥 즐기는 젊은이들	24
〈그림 2-11〉 서울 교외선 폐선부지의 특성 및 활용가치	25
〈그림 2-12〉 송추역 일대의 다양한 지역자원	27
〈그림 2-13〉 ‘장소성’의 개념과 지역 활성화전략과의 관계	28
〈그림 2-14〉 그린투어리즘, 농촌관광 농업관광의 위계와 농촌관광의 개념도	33
〈그림 2-15〉 크뢰조 몽소 레민 이코뮤티제 조직 관계도와 에코뮤지엄의 유산개념	34
〈그림 2-16〉 지역관광계획의 개념	35
〈그림 2-17〉 지역관광계획의 범위	36
〈그림 2-18〉 사례 연구 대상지의 위치	37
〈그림 2-19〉 구곡성역 일대 기차마을 전경과 열차팬션	38
〈그림 2-20〉 능내리 연꽃 밭과 능내역 일대	39
〈그림 2-21〉 인천근대개항 거리와 인천아트플랫폼	40
〈그림 2-22〉 김유정역, 레일바이크 모습	42
〈그림 2-23〉 오타루 운하지역 내 테미야선 공원	43
〈그림 2-24〉 키류우시 골목길 및 톱날형 지붕을 가진 공장지대	44

〈그림 2-25〉 코사카 광산마을	46
〈그림 3-1〉 대상지 위치	49
〈그림 3-2〉 양주시 관광지도	50
〈그림 3-3〉 장흥면 관광권역	51
〈그림 3-4〉 송추역 일대 대중교통 현황	57
〈그림 3-5〉 송추역사 일대 공간의 이해	59
〈그림 3-6〉 상업밀집지역에 대한 공간의 이해	60
〈그림 3-7〉 송추역전 재개발지역에 대한 공간이해	61
〈그림 3-8〉 선로일대 현황사진	63
〈그림 3-9〉 역 시설 현황사진	63
〈그림 3-10〉 연계시설 현황사진	64
〈그림 3-11〉 송추 역전의 상업밀집지역	65
〈그림 3-12〉 호국로 일대의 상업밀집지역	66
〈그림 3-13〉 과거 송추유원지 입구의 상업밀집지역	67
〈그림 3-14〉 신문기사를 통해서 본 송추지역	68
〈그림 3-15〉 사진자료를 통해서 본 송추지역	69
〈그림 3-16〉 송추 지역의 다양한 이해관계자	70
〈그림 3-17〉 지역관광계획의 가능성을 위한 이해관계자의 태도	74
〈그림 3-18〉 1965-66년과 현재의 송추삼거리모습, 송추지역 항공사진	75
〈그림 3-19〉 과거 방문객과 지역주민의 기억에서 도출해 낸 송추지역의 원풍경	77
〈그림 3-20〉 송추지역의 시설물 및 가로공간에 대한 활용	78
〈그림 3-21〉 행원도예, 송추 로얄수영장	80
〈그림 3-22〉 장흥숲길, 송추계곡	80
〈그림 3-23〉 우남아파트 노인회가 조성한 거리 꽃밭, 카페 베르힐 내부모습	81
〈그림 3-24〉 송추역, 지역자원, 거주민, 상업가로의 과거 및 현재의 위치	82
〈그림 4-1〉 계획의 기본방향 설정	84
〈그림 4-2〉 계획의 전략	85
〈그림 4-3〉 활용 가능한 철도 공간 및 시설물	86
〈그림 4-4〉 송추역 일대 상업밀집지역	86
〈그림 4-5〉 송추역(거점시설)과 연대 가능한 지역자원	87

〈그림 4-6〉 송추역말(가칭) 협동조합'의 조직도	89
〈그림 4-7〉 도시계획 및 행정계획 검토사항	92
〈그림 4-8〉 협동조합의 조직과정과 계획안 수립과정	93
〈그림 4-9〉 송추역 영역 공간 활용	95
〈그림 4-10〉 송추역 영역 활용 계획	97
〈그림 4-11〉 '송추역말 관광안내센터'의 예상 풍경	98
〈그림 4-12〉 '함께 만드는 공원'의 예상 풍경	99
〈그림 4-13〉 컨테이너의 기능에 대한 새로운 시각	100
〈그림 4-14〉 '송추 놀이터'의 예상 풍경	100
〈그림 4-15〉 송추 놀이터와 지역자원과의 연계	101
〈그림 4-16〉 사진 자료를 통해서 본 1970년대 서울 교외지역의 모습	102
〈그림 4-17〉 상업 가로에 대한 경관가이드 라인과 예상 풍경	105
〈그림 4-18〉 마을 풍경 만들기 평면 계획안	106
〈그림 4-19〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	107
〈그림 4-20〉 '추억 속 그 길' 모습	107
〈그림 4-21〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	108
〈그림 4-22〉 '송추 마을 길' 모습	109
〈그림 4-23〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체	109
〈그림 4-24〉 '유원지 가는 길' 모습	110
〈그림 4-25〉 지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화계획 마스터플랜	111
〈그림 4-26〉 송추역말 일대의 다양한 프로그램	112
〈그림 4-27〉 송추 지역에서의 체험할 수 있는 경험	114
〈그림 4-28〉 연 단위 송추 지역의 체험 및 경험 활동	115
〈그림 4-29〉 지역관광을 위한 안내시스템 구축	116
〈그림 4-30〉 지역관광계획에서 주민이 주체가 되기 위한 과정	118

제1장 서론

제1절. 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

우리나라는 1900년대 중반부터 공업중심의 근대화 과정을 거치면서 전국적으로 공업단지가 건설되었으며 다양한 산업과 연계하여 공장, 창고, 철도 등의 다양한 시설이 건설되었다. 하지만 1980년대에 들어서면서부터 중공업이 점차적으로 쇠퇴하면서 산업구조의 변화가 시작되었으며, 공단 시설의 노후화, 공업지대 이전, 새로운 산업의 발전 등의 이유로 공업도시의 기능을 상실하기 시작하였고 지역 내 공장부지, 철도시설과 같은 산업화의 상징적 공간들이 유헴 공간으로 전모해왔다. 1990년대부터 전국적으로 늘어나는 유헴 지역의 시설에 대해 시대의 흔적을 가지고 있는 산업자원으로 인식하기 시작하였고, 재이용하기 위한 연구를 진행하기 시작하였다. 이들 연구에서는 산업자원을 사회공통의 자원으로만 보는 것이 아닌 지역의 상징물이나 새로운 산업창조의 거점, 지역 활성화와 지역산업 재창조의 자원으로 인식해왔다.¹⁾

우리나라가 산업·공업의 과정을 통해서 현재까지의 도시변화를 이루게 된 대표적인 원인 중 하나로 철도 교통의 발달을 들 수 있다. 이에 산업화시대의 공간 유형 중 폐 철도 부지는 공업중심의 산업화가 성행했던 1960-70년대의 가장 큰 상징물 중 하나로 분류한다. 1899년 인천과 서울을 연결하는 경인선 철도가 개통되고, 1905년 부산과 서울을 연결하는 경부선 철도가 개통되면서 전국 차원의 수송체계에 큰 변화가 생기기 시작하였고, 현재까지 철도 교통은 산업 및 교통 발전에 가장 중요한 시설로 제 몫을 다하고 있다. 하지만 시대가 바뀌면서 철도부지 역시 유헴 시설로 전모하게 되는데, 이는 다른 공간과 같이 시간의 흐름에 따른 노후화라는 보편적인 이유 때문에 폐선 되는 경우도 있지만 고속철도(KTX)와

1) 강동진외 2명(2003), “산업유산의 개념과 보전방법분석”, 『국토계획』 388, p. 8.

같은 더 편리한 교통수단의 발달, 철도청 내부 사정, 정부의 시책 등의 이유로 운행이 중단되기도 한다.²⁾ 과거에는 마을과 마을 혹은 도시와 도시를 연결하며, 도심 내·외를 운행했던 철도가 원 기능을 상실하면서 철도와 역사(驛舍)와 같은 물리적인 공간만 남게 되고, 부지 인근의 산업과 관련하여 거주하던 주민들은 경제적 혹은 개인 형편상의 이유로 삶을 이어오던 터전을 버리고 이주를 하게 된다. 현재에는 사람의 발길이 끊겨 낙후지역으로 인식되는 지역에 있어 과거 열차가 다니고, 역이 건설되어 운영되었다는 것은 큰 의미가 있다. 역 인근에 산, 계곡, 유원지 등 다양한 볼거리가 분포하고 있어 관광의 목적으로 열차가 운행한 경우도 있고, 그 지역에서 생산되는 공업 및 산업물자를 운송하기 위해서 열차와 역 시설을 운영했을 수도 있다. 이렇듯 열차와 역 시설은 그 지역의 역사 그리고 장소성과 밀접한 관계를 맺고 있었다. 열차가 다니고 역이 건설되면서 많은 사람들이 왕래하게 되는 역전에는 자연스럽게 상업시설과 주거공간이 밀집하는 현상이 나타났고 역만의 공간이 아니라 역 일대는 보이지 않는 하나의 틀 안에서 공통의 장소적 특성을 가지고 있다.

해외뿐만 아니라 우리나라 역시 산업화시대의 유산에 대한 다양한 활용방안을 제시해오고 있다. 하지만 기존에 제시해왔던 다양한 활용방안에서는 시설 및 공간이 위치하고 있는 그 지역만의 역사 혹은 장소의 고유성과의 연대성을 읽어내지 못할 뿐만 아니라 운행 당시부터 인근에 거주해왔던 지역민의 의견을 수렴하지 못하고 있다. 현재에는 하나의 지역에 있어서 흠뻑 남아버린 1960-70년대 산업화시대의 흔적들은 과거에는 많은 사람들이 친구, 가족들과 함께 오가며 시간을 보내고 추억을 쌓던 곳일 뿐만 아니라, 그 일대에 거주하던 주민에게는 삶의 터전이며 어렸을 적 대부분의 기억이 공유될 수 있는 공간이며, 그 일대의 산업구조와도 밀접한 관계를 가진 공간이다. 현재 우리나라 산업구조에 대한 전망을 예상해 본다면 앞으로 더 많은 시대적 산업유산이 발생할 것으로 예상되며 앞으로 발생하게 될 이러한 산업유산의 특성을 가진 공간에 대하여 그 지역만의 시대적 역사성, 장소성 및 물리적인 특수성을 고려한 활용방안이 제시되어야 할 것이다.

2) 강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회』 제12권 제1호, p. 106.

2. 연구의 목적

1900년대 중반은 우리나라 산업구조의 기초를 다진 시기로 그 시대에 성행했던 산업과 관련된 수많은 건조물과 시설물은 시대의 흔적을 가진 채 현재까지 고스란히 남아있다. 그러한 시설물은 위치하고 있는 지역과의 관계 속에서 다양한 이야기를 가지고 있지만, 관리 없이 방치되어 혐오스러운 공간으로 전모되거나 그 가치를 인식 받지 못하여 해체되는 현상이 발생하고 있다. 또한 산업구조가 변화함에 따라 그 지역에 거주하던 사람들 역시 타 지역으로 이주하고, 해당 지역의 원풍경은 사라지는 현상이 나타나고 있는 실정이다. 이에 1960-70년대 산업화 과정 때 번성했던 지역과 그 지역에 위치하고 있는 시대와 밀접한 관계를 맺고 있는 시설물 및 건조물에 대하여 심도 있는 고민을 통해 지역차원에서의 재 활용계획이 필요한 시점이다.

최근 우리나라에서는 경춘선, 경인선과 같이 수도권에 위치한 운행이 중단된 철도시설 뿐만 아니라 장항, 군산, 광주 등 지방도시 혹은 교외 지역의 운행이 중단된 유휴공간을 활용하려는 움직임이 나타나고 있다. 하지만 현재 시행하고 있는 폐 선로 부지에 대한 활용계획은 공간이 지니고 있는 선형의 영역에 휴게공간을 조성하여 주변 시민들이 쉴 수 있는 공원을 조성하는 물리적 활용이 중점을 이루고 있다. 또한 폐 선로의 물질적 활용을 통한 레일바이크시설물³⁾을 도입하는 하드웨어적 활용방안과 이동수단이었던 원 기능의 소프트웨어적 성격을 도입하여 자전거도로를 조성하여 인근 주민과 관광객들의 참여를 유도한다. 현 시행되고 있는 대부분의 계획에서는 구체적인 활용방안 및 과정을 제시하고 있지만 계획의 수립과정에서 부지가 가지고 있었던 지역 및 장소적인 특성과 연관된 내용이 미흡하며, 이와 연대하여 발생 할 수 있는 지역 주민과의 관계성 및 여러 이해관계자에 대한 분석이 진행되지 않고 있다.

철도는 물자의 이동에 있어서 중요한 역할을 했을 뿐만 아니라, 1960-70년대 사람들이 원거리를 이동하기 위한 가장 중요한 교통수단 중 하나였다. 지역과 지

3) 최근 7년 동안 우리나라에는 강원도에 정선, 삼척, 춘천, 경기도에 양평, 경상북도에 문경, 전라남도에 여수, 곡성, 충청남도에 보령 등 총 10개의 지방자치단체에서 레일바이크 사업을 시작하여 운영하고 있으며, 앞으로도 10개의 자치단체에서 추가로 이 사업을 추진할 예정이다. 하지만, 가장 성공적이라는 정선의 레일바이크 이용객이 2010년을 정점으로 하향 정체되었으며, 2009년 전북 남원시가 설치한 레일바이크는 수익을 내지 못해 방치되는 등 애물단지로 전락했다. (정면구 기자, KBS 뉴스, 2012. 12. 08)

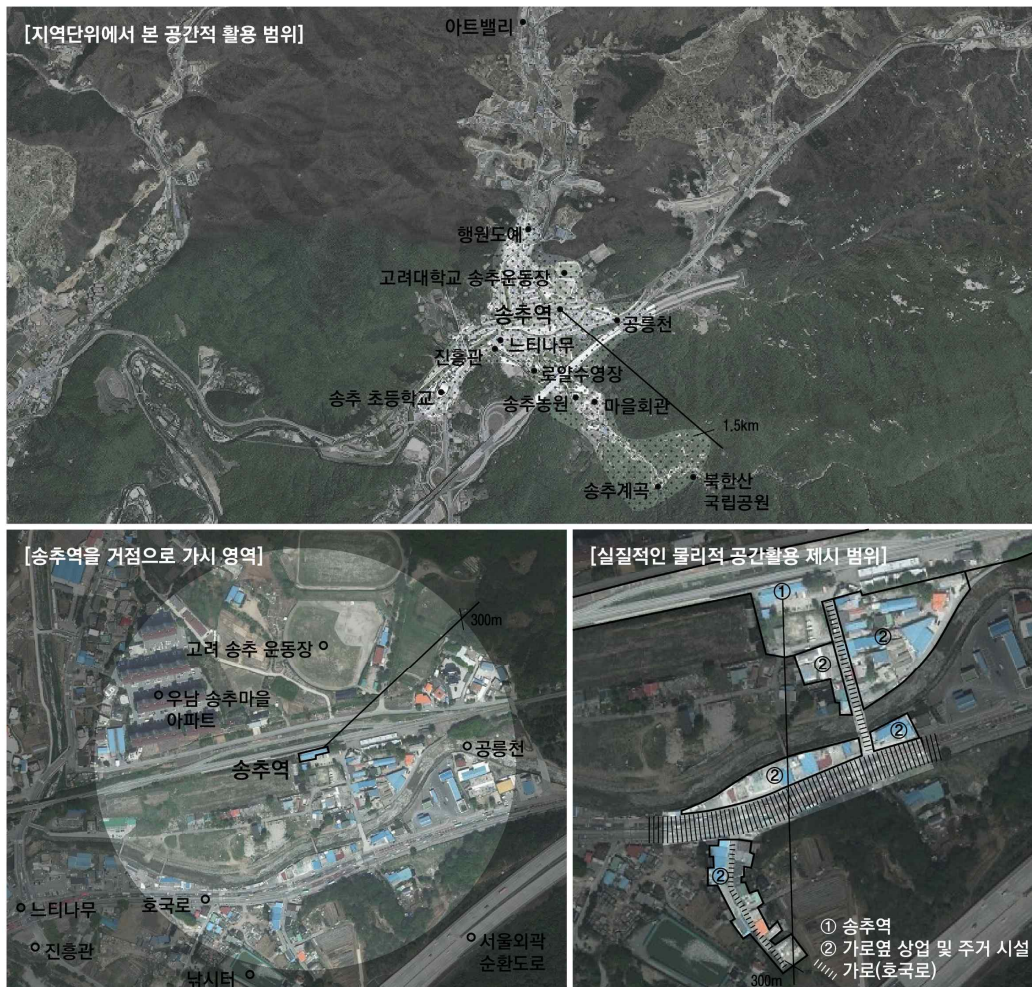
역을 연결하여 사람과 물자의 이동을 용이하게 했을 뿐만 아니라 도심에서 교외 지역의 다양한 자연·문화를 향유할 수 있는 유원지와 같은 관광지를 가기 위해 철도를 운행하기도 했다. 철도가 운행되었다는 것은 사람이 철도를 타기 위한 역사가 함께 존재하며, 대부분의 역사는 접근의 편리성이라는 이유 때문에 마을의 중심이나 교통의 요충지에 건설되었다. 하지만 그와 반대로 철도가 운행되기 시작하고 역사를 중심으로 집성촌이 형성되는 경우도 있다. 이러한 경우에는 철도를 이용하는 사람들을 위하여 역전 공간에 다양한 편의시설과 상업시설들이 밀집되는 현상이 나타난다. 즉 철도 부지는 기차가 다니는 철로, 철로와 역전 공간을 이어주는 역할을 하는 역사, 그리고 철도가 운행하면서 자연스럽게 형성된 역전 공간을 묶어 집합적 개념의 장소적 특성을 가지고 있고 그 지역의 산업구조 및 역사와 밀접한 관계가 있다.

이에 본 연구는 기존 연구에서의 한정적이었던 공간적 활용범위를 폐 선로, 폐쇄된 구 역사 외에 역전 마을의 주거, 상업 공간, 철도 부지와 관계가 있는 거점 공간 등을 포함한 지역 단위의 커뮤니티를 조직할 수 있는 영역을 활용범위로 재설정하고, 그 지역의 범주 안에서 송추역이 과거 지니고 있는 장소적 특성을 토대로 주민들의 의견뿐만 아니라 다양한 이해관계자의 의견을 종합한 후 세부적으로 활용방안을 제시한다. 연구의 진행과정에서 현재 거주하고 있는 주민과 교외선 운행당시 방문 경험이 있는 사람들의 기억을 토대로 '원풍경 지도'를 작성하여 계획 수립의 목표설정을 위한 청사진으로 제작한다. 또한 지역 단위에서의 활성화를 위해 송추역을 거점으로 인근에 분포하고 있는 다양한 지역자원을 발굴하고, 이해관계자의 연결망을 분석하여 지역 단위의 관광커뮤니티를 통한 프로그램 계획을 수립하는 것을 목적으로 한다.

제2절. 연구의 범위

1. 공간적 범위

서울 교외선 운행당시 송추역이 지니고 있었던 송추 지역의 관광거점으로서의 기능을 다시 살려, 침체된 지역 활성화를 도모하기 위하여 경기도 양주시 장흥면 울대리에 위치한 송추역 일대를 포함한 영역을 연구의 대상으로 선정하였다.

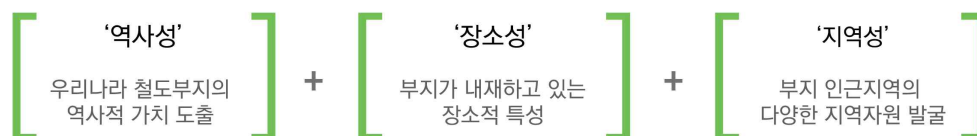


〈그림 1-1〉 연구의 공간적 범위

수도권에 위치하고 있는 서울 교외선 폐선부지 및 송추역 일대는 1960 - 70년대 서울시민들이 북한산과 송추 계곡, 야외 수영장, 낚시터가기위해 거쳤던 관문 역할을 하였다. 현재까지 교외선 운행 당시 형성된 상업과 관련된 시설 및 건조물이 가로 옆으로 남아있지만, 재개발 되지 않아 조성 당시인 1960-70년대의 분위기를 자아내고 있다. 서울교외선이 폐선 된 후 송추역 일대에는 방문객이 현저하게 줄어들고, 상업 지구는 급격히 낙후되기 시작했다. 이에 본 연구에서는 현재 이용되고 있지 않은 송추역을 포함하여 송추유원지로 가기위한 가로 공간인 현재의 '호국로 597번 길'과 '호국로', 그리고 그와 접해있는 상업 및 주거 공간을 연구의 공간적 범위로 하여 연구를 진행하였다.

2. 내용적 범위

본 연구는 지속적으로 발생할 폐선부지의 활용에 있어 그 공간이 가지고 있는 장소성에 관한 연구를 통해 지역과 연대한 계획을 수립해야 한다는 연구의 배경과 연구의 목적을 고려하여 '역사성, 장소성, 지역성' 세 가지의 내용적 범위를 다루고 있다.



〈그림 1-2〉 연구의 내용적 범위

첫째, 1990년대부터 지속적으로 발생하는 폐선부지 및 폐간이역의 발생 배경 연구를 통해 폐선부지가 한 시대의 유물임을 도출하여 우리나라 철도부지의 역사적 가치를 도출한다. 또한 선행 연구와 이론적 고찰을 통해 그 유희공간이 가지고 있는 유산적 가치를 인식하고, 그에 따른 적절한 보존과 개발의 범위를 선택한 활용방안을 제시한다.

둘째, 부지가 가지고 있는 장소적 특성을 고려한다. 기차와 기차역은 도시 혹은

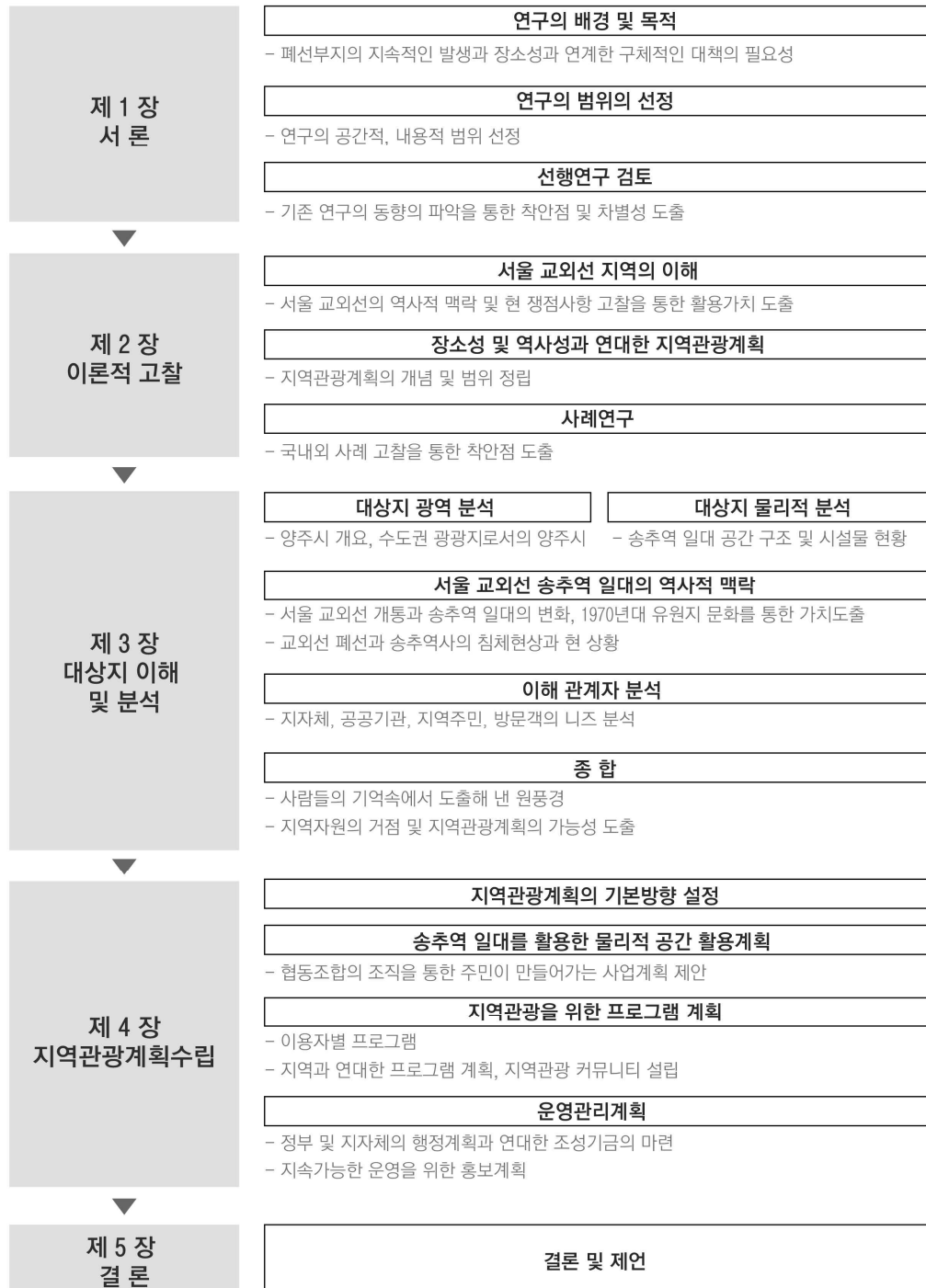
은 마을이라는 장소에 있어 큰 의미를 가진다. 기차가 운행하기 시작하면서 이동 시간이 줄어들어 당일에 교외 관광이 가능해졌으며, 기차역 주변은 자연스럽게 교통의 접점으로서의 기능을 수행하면서 사람들이 모여들게 되었다. 상업행위를 위해 상업지구가 자연스럽게 형성되고, 주거공간도 형성되었다. 또한, 기차를 이용하여 마을을 출입하는 사람은 기차역을 통과하게 되면서 기차역은 마을 입구가 되었다.⁴⁾ 그런 의미에서 볼 때, 현재는 유희공간으로 남아 있는 서울 교외선 폐선 부지에는 운행당시 그 공간을 이용했던 사람들과 현재까지 그 지역에 살아온 사람들의 기억과 행태⁵⁾가 남아있고 그것은 그 장소의 정체성을 지니고 있다고 볼 수 있다. 그러한 정체성을 보존할 수 있는 장소적 활용방법을 제시하는 것이 이번 연구의 두 번째 연구의 범위이다.

셋째, 기존 폐선부지활용에서 제안되었던 계획 고찰을 통해 현재까지 실시되었던 계획안의 한계점을 도출하며, 부지가 가지고 있는 구체적인 현황과 특성, 현장조사, 인터뷰를 통해 기존에 있는 지역의 다양한 지역자원을 발굴하여, 해당 부지와 연대하는 방법을 통한 지역적인 특성을 고려한 활용방안을 제시한다.

4) “새로운 문물 중 행락과 가장 직접적으로 관련되며 큰 영향을 미친 것은 단연 기차와 전차다. 기차나 전차와 같은 대량 운송수단이 가져 온 영향은 크게 다음의 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 첫 번째는 이전에는 상상할 수 없을 만큼의 인원이 단체로 여행을 할 수 있다는 것이다. (중간생략) 두 번째는 기차역의 발생이다. 기차역 주변은 새로운 교통의 요지로서의 기능뿐만 아니라 각종물품과 사람들이 모여들게 된다. 도시를 들고나는 사람들이 모두 이 기차역을 통과하므로 기차역은 도시의 새로운 얼굴이 된다.”, 황기원(2009), 『한국 행락문화의 변천과정』, 서울대학교출판문화원, pp. 93-4.

5) “개인이나 집단, 혹은 대중에 의해서건 일단 장소의 정체성이 형성되면, 그것을 받아들일만한 사회적 상호작용을 허용한다. 또 장소의 정체성이 사회 내에서 정당화되는 한, 장소 정체성은 계속 유지될 것이다. 정체성이 영적 교감이나 공동체 내부의 경험을 통해서 육성되는 곳에서는, 그 장소의 상징과 중요성이 의미를 유지하는 한, 계속해서 그 정체성은 지속 될 것이다”, Edward Relph(1973), “Place and Placelessness”, Pion, London, p. 137.

3. 연구의 흐름



〈그림 1-3〉 본 연구의 흐름

제3절. 선행연구 검토 및 연구의 착안점

1. 기존 연구의 동향

1) 폐 선로부지에 대한 활용연구

〈표 1-1〉 시대별 폐 선로부지에 대한 활용연구

연구자	논문명	연도	키워드
한기홍	“경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2005	재생, 맥락, 참여, 허브 오픈스페이스, 네트워크
이재희	“구 장항역 주변 철도유희부지를 활용한 조경설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2008	도시단절, 커뮤니티, 소통, 문화
전경숙	“지속가능한 도시 재생 관점에서 본 광주광역시 폐선부지 푸른길 공원의 의의”, 『한국도시지리학회지』 제12권 3호	2009	도시단절, 커뮤니티, 소통, 문화
박만식 조경진	“군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회』 제1호 pp. 57-60	2010	선형공원, 폐선부지, 가독성
강동진 장주은	“철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.	2011	산업유산, 재활용, 지역재생
성삼엽 한경돈	“경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12	2011	도시계획, 공간구상, 환경디자인
우서희	“경전선 철도노선을 활용한 슬로트레인 계획 및 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	관광철도, 슬로라이프, 철도문화유산
정광조	“폐선부지를 활용한 트레일 계획 : 구 경춘선 청평역-김유정역을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	걷기, 트레일, 폐선부지, 경춘선
함정훈 최유종	“랜즈케이프 어바니즘(The Landscape Urbanism)이론을 적용한 폐선부지의 재활성화 방안에 관한 연구_문경선 폐선부지의 활용 연구”, 『건설기술연구소』 제30권 1호 pp. 133-42.	2011	도시재생, 재활성화, 랜즈케이프 어바니즘

폐 선로부지에 대한 연구는 2000년대 초반부터 시작되었으며 유희지로 전모한 공간에 대한 지속가능한 활용을 위해서 지금까지도 많은 연구가 진행되고 있다.

한기홍(2005)은 경춘선 폐선부지 구간 중 성북역에서 화랑대역 구간에 대해서 현황분석 후 폐선부지 주변의 다양한 행태를 담을 수 있는 소통의 축의 3가지의 개념을 도출하였으며, 지역 주민과 자치구, 소유주간의 의견교환과 협력 그리고 관심이 있어야 한다고 연구계획에서 제시했다.⁶⁾

박만식·조경진(2010)은 철도 폐선부지가 갖는 시간성이라는 역사적 가치를 강조하고 이를 보존함과 동시에 새로운 시도를 통해 도시의 가독성을 높이는 요소로 활용하는 방법론을 제안했고, 연구를 통해 현대도시의 대안적 공원으로 주목 받고 있는 선형공원의 또 다른 활용가치에 대한 다른 시각을 제시할 수 있는 계기가 될 것으로 기대하였다.⁷⁾

장주은·강동진(2011)은 근대기에 형성된 철도교통 관련 시설을 산업유산으로 인식하였으며, 폐선 부지의 활용에 있어서 장기적인 시간적 여유를 가지고 다양한 관련주체들의 상보적인 관계 속에서의 자발적인 참여를 통한 유지·관리가 지속될 때 지역재생의 효과가 발생할 수 있음을 제시하였다.⁸⁾

성삼엽(2011)은 대상지의 토지이용과 관할구역인 노원구의 다양한 인프라 파악, 대상지역의 활용방향 제안에 필요한 요소 파악, 대상지역에서 갖추어지지 않은 요소를 파악하는 방법 등 정밀한 현황조사방법을 수행했다. 본 연구에서 제안된 공간구상은 지역 전체의 활성화와 거주자 및 지역주민과의 상호 유익한 관계를 유도하는 방향의 모색하였다.⁹⁾

우서희(2011)와 정광조(2011)은 각각 경전선과 경춘선에 슬로트레인과 트레일 계획을 도입해 거점공간에 대한 조경설계안을 제시함과 동시에 선로를 이용한 프로그램적 활용에 중점을 두어 이용자들에게 읽혀지고 직·간접적으로 체험 할 수 있는 공간을 연출하는 것을 연구의 목적으로 하였다.

초창기의 연구는 부지가 가지고 있는 물리적 특성과 지리적 여건 지역적 특성

6) 한기홍(2005), “경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

7) 박만식·조경진(2010), “군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회』 제1호 pp. 57-60

8) 강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

9) 성삼엽·한경돈(2011), “경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12

을 고려하여 선형의 공원을 제시하고 주민들을 다양한 공간을 제시했다면, 최근 연구에서는 거시적 관점인 도시 혹은 지역 차원 및 선로 주변에서 경험할 수 있는 경관에 대한 해석과 지역의 고유자원과의 연계성을 계획안에 포함하는 것을 알 수 있다.

2) 장소연구를 통한 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구

〈표 1-2〉 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 연구

연구자	논문명	연도	키워드
박휘	“생태관광 도입을 통한 동강의 지속가능한 발전계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	1999	
김경찬	“농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2008	농촌관광, 농촌관광마을, 공간특성
강신겸	“문화관광을 통한 수변공간 및 근대역사자원 재생 전략-나주 영산포를 중심으로” 『전남대학교 지역개발연구』 제43권 1호 pp.129-143	2011	재생, 문화관광
김지나	“지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2011	장소마케팅, 스토리텔링
심현남	“안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문	2011	문화경관, 관광환경, 스토리텔링
김효중	“관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향 -장소성 인식을 조절효과로’, 『관광경영연구』 제53권 0호 pp. 117-42.	2012	장소성, 스토리텔링, 만족도
이병훈	“스토리텔링구현을 통한 농촌관광마을에서의 장소성 확보-개실마을의 사례를 중심으로”, 『농촌계획, 제18권 1호 pp. 47-57.	2012	농촌관광, 스토리텔링, 장소성
양희은	“인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문	2013	지역자원분석, 지역커뮤니티
이혁진 최성환	“일본 돗토리현(鳥取縣)의 지역관광에 관한 연구-돗토리, 구라요시, 요나고, 사카미나토시를 중심으로”, 『한국사지리지학회지』 제23권 1호 pp. 107-19.	2013	지역관광, 만화콘텐츠, 도시마케팅

산업화 시대의 산물이 위치한 침체된 공간을 하나의 지역으로 규명하고, 지역 범위에서의 재활성화를 위하여 지역관광계획을 수립하는 연구는 아직 우리나라에

서 진행되지 않는 방법론이므로, 이와 유사한 방법론이라고 할 수 있는 지역 활성화, 지역재생, 농촌관광 등 의 키워드를 통해서 서울대학교 환경대학원을 포함하여 시기별로 총 9개의 지역 활성화 및 지역관광수립에 관한 사례연구를 선별했다. 환경대학원내에서도 관광에 관한 연구는 1970년대 중반부터 실시하였으나, 농촌, 녹색, 생태 관광의 개념은 2000년대 초반부터 진행되었다.

김경찬(2008)은 농업관광, 농촌관광, 그리고 녹색관광의 비교를 통해서 농촌관광의 개념과 범위를 제시하였고, 농촌관광마을을 공간적인 관점에서 바라보고 그 공간을 규모별로 광역적 마을, 마을 단위, 시설 단위로 나누어 각 공간별 문제점을 도출하였다는데 의의가 있다.¹⁰⁾

김지나(2011)는 충북 제천시를 사례로 지역의 공간에 대해서 스토리텔링의 중층구조를 파악하기 위해서 장소와 장소성을 활용한 지역 재생의 한 방법으로 스토리텔링 기법의 중요성을 강조했다.¹¹⁾

심현남(2011)은 안동시의 낙동강유역 인근에 분포하고 있는 다양한 풍경 중 문화경관을 정의하고, 이와 연계하여 탐방로를 구축하여 방문객에게 다양한 풍경을 경험할 수 있는 공간을 설계하였다.¹²⁾

이병훈(2012)은 개실마을을 연구 대상지로 선정하여 농촌마을의 장소성과 역사성 및 지역성을 고려한 스토리텔링구현을 통하여서 지역주민이 참여하여 만들어 가는 장소에 대한 연구를 실시했다.

양희은(2013)은 인천 배다리지역의 생활권 문화에 대한 심층적인 현환분석 및 연구를 통해서 지역자원을 도출해 냈고, 이를 토대로 에코뮤지엄을 제안하여 지역 발전 및 방문객에게 다양한 경험제공을 계획했다.¹³⁾

최근 연구의 동향을 보면 지역자원의 개념과, 주민의 생활권문화, 그리고 주민 주도형의 개념이 제시되고 있다. 과거에는 정부나 지자체 주도형의 관광 및 지역 재생계획이 세워졌지만, 현 시점에서는 주민이 주체가 되고, 주민의 생활권 문화 또한 지역의 고유자원이 될 수 있으며, 방문객과 소통할 수 있는 요소가 될 수

10) 김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

11) 김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

12) 심현남(2011), “안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문

13) 양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

있다는 것을 도출할 수 있었다.

2. 착안점 및 차별성

두 범주 안에서의 선행연구 고찰을 통해서 도출해낸 본 연구에의 착안점과 차별성은 다음과 같다.

〈표 1-3〉 선행 연구의 착안점 및 차별성 도출

	착안점	차별성
폐 선로부지 에 대한 활용연구	<ul style="list-style-type: none"> - 한기홍(2005): 지역이 가진 문제점을 도출하고 관주도형이 아닌 지역민과 토지소유주, 지자체의 협력관계를 통한 유지관리 필요 - 박만식·조경진(2010): 선형의 물리적 공간과 역사에 대한 공간 활용, 폐선부지만 본 것이 아니라 도시적 차원에서의 연결망으로써의 계획안 - 강동진·장주은(2011): 철도시설에 대한 산업유산적 가치인식 - 성삼엽·한경돈(2011): 폐 선로부지 뿐만 아니라 '폐선지역'에 대한 고찰 	<ul style="list-style-type: none"> - 역사성, 장소성 지역성을 가진 공간으로의 폐선부지 해석- 폐선 부지의 활용 가능 영역을 지역 단위의 커뮤니티의 범주로 인식 - 철도의 물리적 특성과 관련된 프로그램이 아닌 지역의 다양한 문화·자연·사회자원과 연대한 프로그램 도입 - 주민과 과거 방문객의 기억 속에서 지역에 대한 원풍경 이미지를 도면화
지역 활성화 및 지역관광 수립에 관한 연구	<ul style="list-style-type: none"> - 김경찬(2008): 농촌관광과 녹색관광 개념연구를 통한 지역관광계획의 개념 도출 - 강신겸(2011), 양희은(2013): 현장에서 다양한 지역자원을 발굴 해 낸 후 계획안과 연대한 프로그램 제안 - 김지나(2011): 지역에 대한 심층적인 이해를 통한 그 지역만의 스토리 및 매력 찾기 	<ul style="list-style-type: none"> - 지역의 범주를 행정단위가 아닌 하나의 거점을 둔 다음에 그와 연관된 공간들로 묶어서 새로운 단위로 봄 - 지역 활성화에 있어서 새로운 공간 창출보다는 지역이 가지고 있던 매력을 도출해내고, 고유자원발굴에 더 초점을 맞춤 - 주민 스스로가 주체가 되어 계획안을 만들어가는 프로세스디자인제시

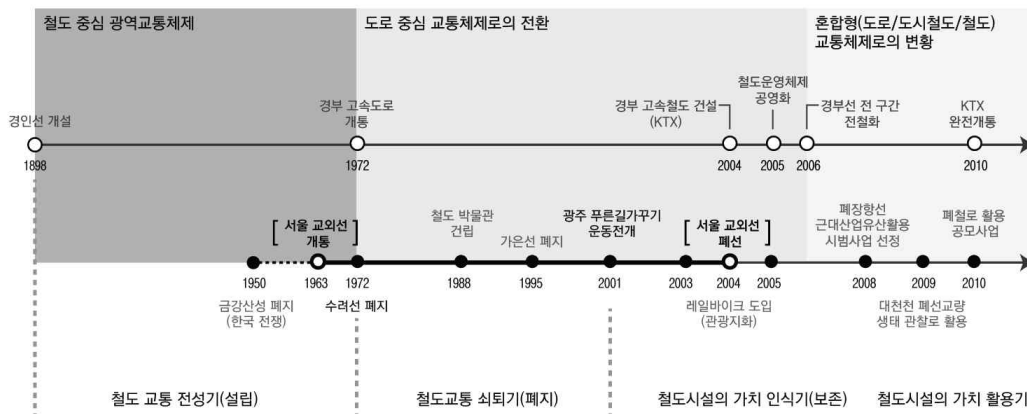
제2장 이론적 고찰

제1절. 서울교외선 지역의 이해

1. 서울교외선의 역사적 맥락

1) 서울교외선의 개통

산업화의 대표적인 상징물인 철도 교통은 마을 혹은 도시를 이동하기 위한 수단으로 지역 간의 소통기능을 담당해왔을 뿐만 아니라 공업 혹은 농업에 관련된 물자를 이동하는 역할을 해왔다. 1898년, 서울-인천 간 경인선 철도와 1905년, 울-부산 간 경부선 철도의 개통은 우리나라 국토의 중심과 지방간의 연결망에 있어서 많은 변화를 가져왔고, 지금까지 110여 년 동안 철도는 우리나라의 산업 및 교통발전에 있어 가장 중요한 기반시설로 그 역할을 해왔다.¹⁴⁾



〈그림 2-1〉 우리나라 철도교통의 변천과정

자료: 강동진·장주은(2011. 2) 재구성

우리나라 철도교통의 변천에서 본 연구의 대상지인 서울 교외선은 1963년 개

14) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재 활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시 설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

통되었다. 신문이 기재된 기사내용을 통해서 보면 서울 교외선의 경우는 산업물자 혹은 단순한 인구 수송을 위한 타 지역의 철도와는 달리 대 도시인 서울에서는 쉽게 볼 수 없는 산과 계곡, 관광지 및 교외의 유원지를 방문하기 위한 목적으로 이용했던 것으로 나타난다.

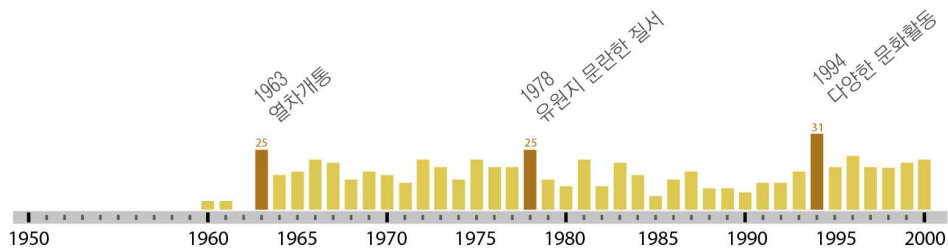


〈그림 2-2〉 서울교외선의 개통

자료: 경향신문, 동아일보(1963.08.20), 네이버 라이브러리 재구성

2) 1960 - 70년대 행락문화와 서울교외선

연도별로 '서울 교외선'이 신문기사에 기재된 자료를 보면 다음과 같다.



〈그림 2-3〉 연도별 '서울교외선' 신문 기재 통계자료

자료: 네이버 라이브러리 재구성¹⁵⁾

네이버 라이브러리에서 제공하는 과거 신문 열람서비스에서 '서울 교외선'을 검색한 결과 경향신문 206회, 동아일보 219회, 매일경제 99회 한겨레 33회로 총

15) newslibrary.naver.com

557회에 교외선과 관련된 기사가 신문에 기재되었다. 분석 자료를 통해 알 수 있듯이, 서울교외선과 관련된 기사내용은 기차가 운행되었던 기간 동안 꾸준히 기재되었고 특히, 1963년 전 구간이 개통 되던 해 총 25개의 기사에서 개통 소식과 이용객의 행태에 관한 내용을 다루었다. ‘고생열차’, ‘만원열차’ 등 기차의 이용객의 증가에 관한 기사를 통해 많은 이용객들이 교외의 유원지 혹은 관광명소를 방문하기 위해 교외선을 이용한 것으로 나타난다.



〈그림 2-4〉 교외선을 이용한 유원지 방문

자료: 1.경향신문(1963.08.26), 2.동아일보(1965.04.27), 3.동아일보(1969.03.31.), 4.경향신문(1969.09.29)

1965년 4월 27일 동아일보에 ‘능, 명소, 근교에 산재 교외선 이용’이란 제목으로 기재된 내용을 보면 서울시 교외선은 능곡에서 의정부에 이르는 서울시 북쪽의 여러 놀이터를 연결해 놓았다고 말하고 있으며, 가장 알맞은 곳은 송추근방이라고 언급하고 있다. 또한 교외선 열차는 아침 8시 10분부터 저녁 6시 10분까지 2시간 간격으로 서울역에서 출발하였으며, 차임은 74원이라고 밝히고 있다. 1969년 9월 29일 경향신문의 ‘흥겨운 유원지의 포장마차’라는 제목의 기사내용에서는

말이 이끌며 좌석이 마련되어 있고 포장까지 되어있는 마차가 유원지 숲길을 달리며 상업행위를 한 사실을 알 수 있다.



〈그림 2-5〉 1970년대의 문화와 서울 교외선
자료: 1.경향신문(1972.04.19), 2.동아일보(1978.05.22)

1972년 4월 19일 일자의 경향신문을 보면 옛 추억을 되살리기 위해 모습을 감췄던 증기기관차가 서울시교외선에 다시 운영한다는 기사가 실렸다. 또한 1978년도에는 운행이 시작된 해와 같은 총 25개의 기사에서 서울 교외선에 관한 내용이 기재되었지만 대부분은 유원지와 인근지역의 문란한 질서에 관한 내용이다.

3) 1990년대 문화와 서울 교외선

1994년도에는 감소된 탑승객을 끌어들이기 위한 다양한 시도들에 대한 기록을 볼 수 있다. 활용 방안으로는 인근 명소와 연계한 관광코스 제안¹⁶⁾, 하이트맥주회사와 협업한 맥주를 무료로 제공하는 맥주열차¹⁷⁾, 기차를 타고 이동하면 야경을 관람할 수 있는 낭만열차¹⁸⁾, 향수를 불러일으키는 증기기관차 운행 등의 내용의 기사¹⁹⁾ 등이 총 31회 등재되었다.

-
- 16) 『경향신문』 (1997. 11. 26)
 - 17) 『경향신문』 (1998. 05. 18)
 - 18) 『한겨레신문』 (1999. 11. 05)
 - 19) 『경향신문』 (1999. 04. 06)

은 고속철도가 개통함에 따라 적자를 면치 못하고 2004년 4월 1일부로 화물 열차 전용 선로로 변경되었다.²¹⁾ 교외선 운행종료 당일 오마이 뉴스에 실린 서울교외선 폐지에 대한 기사 내용은 다음과 같다.

“아버지가 물려주신 수동 카메라로 열심히 기념 촬영을 하고 있던 강진영(20)씨는 ‘수능을 준비하던 시절 힘들 때마다 교외선을 타며 큰 위안을 얻었다’며 ‘대학에 들어가 여자 친구가 생기면 꼭 같이 오고 싶었는데, 여자 친구가 생기기 전에 열차가 사라져 섭섭하다’고 운을 뗐다. 강씨는 ‘고속철도의 경우엔 덜컹거리는 기차의 참 맛을 느낄 수 없을 것’ 같이라며 ‘느린 것도 나름의 소중한 값어치가 있는데, 서울 교외선은 물론 통일호가 전부 사라져 버려 안타까울 뿐’이라고 아쉬움을 토로했다.

마지막 교외선을 타기 위해 인천에서 왔다는 윤혜영(46)씨도 친구들과 기념 촬영을 하느라 여념이 없었다. 시간을 정확히 확인하지 못해 무려 세 시간을 기다려 탑승했다는 윤씨는 ‘이젠 어느덧 대학생 자녀를 둔 나이가 되어 버렸지만 열차를 타니 7, 80년대 대학 시절의 감흥이 느껴진다.’며 기다린 보람이 있다고 흡족해 했다. 윤씨는 ‘기다려야 탈 수 있는 열차, 기다림을 배우고 느낄 수 있는 열차’로 교외선을 정의하며 ‘시대가 빨라지면서 시설은 좋아졌지만 과거 열차에서 느꼈던 편안함이 사라져 아쉽다’고 전했다. (중략) 이 날의 스타는 마지막 교외선을 운행했던 강필구(40) 기관사였다. 기념 촬영과 사인 요청 등 승객들의 요구에 넉살 좋은 웃음으로 화답한 강씨는 교외선과 특별한 인연이 있다. 강 씨가 지방에 있다가 서울에 올라왔을 때 처음 견습했던 열차가 교외선이었는데, 그 인연 때문인지 교외선 마지막 열차를 그가 운행하게 된 것이다. 강씨는 ‘매일 출퇴근 하느라 교외선을 이용하던 고정 손님들이 눈에 밝힐 것’고 감회를 털어놓았다. 그는 ‘많은 사람들이 교외선을 이용하던, 힘이 들고 어려운 시절일수록 오히려 추억과 정이 쌓이는 것’ 같이라며 ‘교외선을 아쉬워하는 사람들로 인해 수요가 늘어나 다른 방법으로 교외선이 부분적으로나마 되살아났으면 한다.’는 바람을 전했다.

‘아! 아! 안내 말씀드리겠습니다. 운전 정지 관계로 잠시 정차하겠습니다.’

강필구 기관사의 안내 방송에 그 누구도 짜증을 내는 사람은 없었다. 마지막 교외선 안의 풍경은 여유로웠고 편안해 보였다. 두 손을 꼭 잡고 아무 말 없이 앉아있던 노부부, 손자 손녀에게 마지막 교외선을 태워 주고 싶었다는 할머니, 천천히 캔맥주를 마시며 창밖을 바라보는 사람, 교외선 풍경을 전화로 누군가에게 속삭이는 사람 등. 그들의 모습은 따뜻하고 유쾌한 교외선과 꼭 닮아 있었다.“

21) 김진석, “의정부 가는 마지막 교외선입니다.—역사 속으로 사라지는 서울 교외선”, 『오마이뉴스』 (2004.04.01)

2. 서울 교외선 폐선부지의 현 쟁점사항

1) 서울·수도권 '버려진 철도' 서울 교외선 전철화 촉구

교외선의 재 운행은 일대에 거주하는 주민들에겐 큰 관심거리이며, 매년 공약으로 제시되는 내용이다.²²⁾ 2010년 교외선 전철화 사업 예비타당성 조사에서는 사업성이 부족하다는 이유로 보류 판정을 받았고, 교외선 일대에 거주하는 주민들은 서울 교외선의 재 운영을 요구에 따라 2011년 교외선이 지나는 경기 의정부·고양·양주 등 3개 자치단체와 시민들이 기존 철로를 활용한 전철복선화 사업의 조기 추진을 요구하기 시작하였다. 그 후 제2차 국가철도망구축계획 후반기(2016~2020년) 착수사업으로는 반영되어 있는 것으로 파악되지만,²³⁾ 현재까지 운행이 중단된 상태로 방치되어 있다.

2) 양주 송추역, 문체부 '문화 디자인 프로젝트' 선정누락

송추역은 2012년 3월 문화체육관광부에서 공모한 문화디자인프로젝트사업²⁴⁾에 '송추역! 정지된 시간을 돌린다.'란 주제로 응모하여 서류심사와 현장실사를 거쳐 같은 해 4월 13일 경북 영주시 희망사역과 함께 대상 사업지로 선정됐다. 이에 양주시는 수도권 근교 최고의 유원지였으나 지난 2004년 교외선 운행 중단에 따라 폐쇄되어 8년 동안 방치되어 있던 송추역에 국·시비 등 2억 원을 투입하여 2012년 12월까지 지역문화의 커뮤니티 장소로 제공한다는 계획안을 발표했다.²⁵⁾ 하지만 간이역 공간이 협소하다는 이유와 향후 지자체에서 해당 사업을 추진할만한 예산을 확보하는데 어려움이 있을 것이라는 이유로 사업의 지원 조건이 미달되어 사업의 대상지에서 누락되었다.

3) 한국철도공사, 철도관광 5대 벨트 구축 사업

2013년 한국철도공사는 '철도관광 5대 벨트', '여행·체험·힐링이 융합된 테마열차' 등을 통해 새로운 여행 패러다임을 제시하고 있다. '철도관광 5대 벨트'는 낙

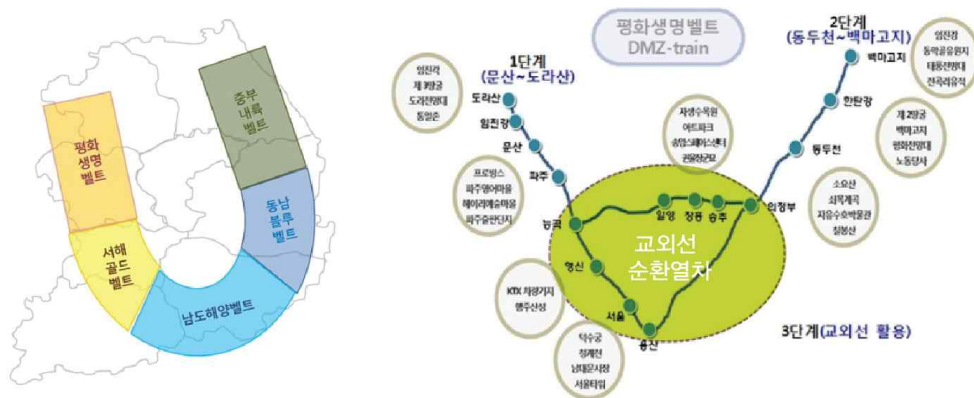
22) 주민 인터뷰 내용(2013.10.09)

23) "서울·수도권 '버려진 철도' 서울 교외선 전철화 촉구", 『경향신문』 (2011.10.04)

24) 문화생활로부터 소외된 지역에 위치한 소규모 기차역의 공공적 디자인 개선을 통해 문화적 공간 모델 형성 및 공간문화 인식을 확산시키는 프로그램(문화관광체육부 홈페이지)

25) 이상현, "양주 송추역, '문화 디자인 프로젝트' 선정", 『경기일보』 (2012.04.12)

후했지만 자연경관이 빼어난 선로, 시골역 등 기존의 철도 기반을 이용해 특화된 지역 관광자원을 재창조해낸다는 계획 아래 도입됐다. 이를 통해 이용객들은 새롭고 신선한 철도여행의 즐거움을 만끽하고, 국가는 폐철도 등 국가재원을 재활용할 수 있게 됐다. 이 사업은 중부내륙·남도해양·평화생명·서해안골드·동용블루 등으로 짜였다.²⁶⁾ 5개의 주요 사업 중 '평화생명벨트'사업은 1단계 계획으로 경의선 문산역-도라산역 DMZ 관광열차를 편성하고, 2단계로는 경원선 동두천역-백마고지역 DMZ관광열차를 운행한다. 그리고 1·2단계 개통 후 본 연구의 대상지인 서울역-교외선-의정부 구간 외곽순환 야경열차를 운행 검토할 예정이다.²⁷⁾



〈그림 2-8〉 철도관광 5대 벨트 사업 및 평화생명벨트사업 단계별 추진사항
자료: 경인일보(2013.05.29)

3. 특성 및 활용가치 도출

1) 서울 교외선 폐선부지 범위의 설정

철도가 폐선 되는 대부분의 이유는 서울교외선의 폐지 이유와 같이 대체 교통·운송수단의 등장으로 인한 이용객의 감소에 의한 적자운영에 의한 것과 시대의 변화에 따른 지역산업의 쇠퇴, 그리고 그 외에 국가 혹은 철도공사의 정책 변경에 따른 노선의 변경 등이 있다.

26) 김중화, “코레일, 철도관광 5대벨트 구축으로 ‘여행의 새 패러다임’ 제시”, 『경인일보』 (2013.05.29)

27) 황준, “철원군-한국철도공사 ‘평화생명벨트 DMZ-train’ 조성”, 『News 1』 (201309.23).

〈표 2-1〉 철도시설 폐지의 유형

유형	폐지원인	입지적 조건	국내시설의 예	공간적 특성
영업성 감소	이용객 감소 (대체 교통수단의 등장)	농·산촌 지역 등	서울 교외선을 포함한 대부분의 폐철도 시설	<u>폐 간이역을 배경으로 넓은 농경지 및 산줄기 등을 볼 수 있으며, 경관과 풍치가 뛰어나</u>
	지역산업 쇠퇴로 인한 물자 수송 수요 축소	근대산업시설 지역(광업·염전업·항만업 등)	가은선, 문경선, 당인리선, 수려선, 장항선 및 관련 역사	폐 간이역 주변으로 <u>근대 산업을 대변하는 시설들(공장, 창고, 항구 등)</u> 을 찾아 볼 수 있음
정책 변경	자동차 및 보행 등 교통체증 문제 초래	도시지역	경전선(광주선), 경의선(용산선) 등	폐 간이역을 중심으로 폐 선부지가 <u>선형의 오픈스페이스</u> 를 형성하고 있음
	철도의 고속화		경부선(가야선), 분당선 등	
노선 변경	지하화 건설	도시지역	호남선(강경선, 대불선), 중앙선(망우선) 등	개발된 도시지역 사이에 선형의 폐선부지가 입지함
	도심구간 이설: 도시개발에 장애가 되는 철도 노선	도시 중심지역	경전선(광주선), 동해선(부전선) 등	
	노선 합리화: 선로개량 및 굴곡 부분 직선화로 인한 폐지공간	지역 간 연계 구간	장항선, 동해선, 경전선(진해선) 등	폐(간이)역을 중심으로 농경지와 산지가 형성되며, 역을 중심으로 <u>기개발된 소도시와 마을이 입지함</u>

자료: 강동진·장주은(2011) 재구성²⁸⁾

철도 교통의 대부분 장거리를 연결하는 망을 구축하고 있고, 도시 내부에 자리 잡았던 역사를 제외하고는 대부분의 선로는 지역과 지역을 연결하고 있다. 특히, 산업화 시대의 공업지대와 항만시설의 물자를 도시로 이동하기 위한 목적으로 개통되는 경우가 많았고, 교외선과 마찬가지로 지역 관광의 목적, 인구의 수송의 목적 등으로 개통되었다. 그런 까닭으로 선로 주변은 도시내부에서는 볼 수 없는 우리나라 국토의 자연경관과 문화경관이 펼쳐져 있을 뿐만 아니라,²⁹⁾ 운행

28) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론, 『한국도시계획학회지』 제2권 제1호, p. 110.

29) “철도 교통시설은 산업유산의 중별 유형 체계에서 ‘교통토목 부문’으로 분류되며, 기능상 ‘산업 인프라형’이며, 잔존자원의 분포상황별로는 선 중심형 또는 면 중심 형으로 정의된다. ‘철도교통 관련

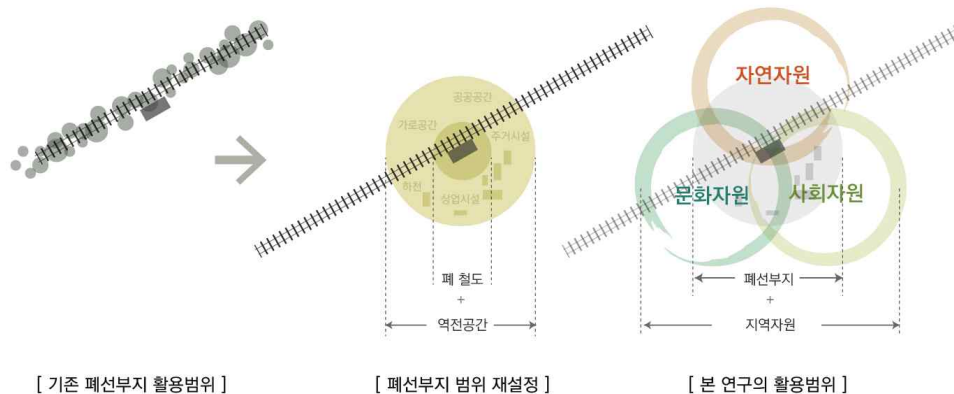
했던 목적에 따라, 부지 인근에 산업 기반 시설이 남아있거나 유원지, 문화재, 뛰어난 자연경관이 위치하고 있다. 이에 강동진·장주은(2009)의 연구에서 분류한 부지에 영향을 줄 수 있는 직·간접영향권을 포함한 폐선부지의 영역을 기준으로 하여 본 연구에서 실시하는 폐선부지의 범위를 재정립한다.

〈표 2-2〉 간이역의 영향권별 대표 시설 및 세부요소

영역	기준		세부 요소
간이역 영역	물리적 공간	핵심시설	역사, 선로, 승강장, 역전광장, 휴식공간 등
		지원시설	창고시설, 부속시설 등
직접 영향권	주변 시설과의 관계	주거시설, 공공시설, 상업시설 등	
	주변 가로와의 관계	가로공간, 하천, 공공공간 등	
간접 영향권	지역 환경	문화자원	예술공간, 창작공간, 체험학습공간, 관광요소, 국가지정 문화재 등
		자연자원	산, 하천, 계곡, 정자목 등
		사회자원	지역 공동체, 시민 단체, 등

자료: 강동진·장주은(2009) 재구성

기존 폐선부지 활용범위는 폐 철도시설에 한정되어 있었다면 철도 시설과 밀접한 관계를 가지고 있는 역전 상업, 주거, 가로, 공공공간을 포함하여 폐선부지의 범위로 재정립한다.



〈그림 2-9〉 폐선부지의 범위 재정립에 따른 본 연구의 활용범위 설정

산업유산'은 근대기에 건설되어 과거 산업역사에 있어 그 중심에 있던 광업·낙농업·제조업·섬유업 등의 물자 수송과 지역 간의 이동기능을 충족시켜왔으나 더 이상 원 시스템을 수행하는 않는 철도 시설을 말하며, 현재에 이르기까지 그 형상과 주변경관·지역구조와의 연계성이 보존되어 있는 시설 및 공간을 통칭한다.”, 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 110.

또한 본 연구에 있어서는 운행당시 폐선부지와 관계가 있었던 공간과 현재 지역의 고유한 자원으로 나타나는 공간 및 영역을 찾아내어 본 연구의 활용범위로 선정한다.

2) 서울 교외선 폐선부지의 특성

신문기사의 내용을 분석해 보았을 때, 서울 교외선은 운행되었던 당시인 1960년대 초에서부터 1990년대 중반의 시대상, 사회, 그리고 문화와 밀접한 관계가 있음을 알 수 있다. 그리고 그 역사적 맥락을 정리해 보면 다음과 같다.



〈그림 2-10〉 좌_교외선 안에서 통기타를 치며 여흥 즐기는 젊은이들(1975. 4. 14)
우_추억의 송추역(1978. 04. 06)

자료: 개인 블로그³⁰⁾

첫째로, 서울 근교의 다양한 행락³¹⁾지를 가기 위한 교통편으로 서울 근교에 위치하고 있는 산과 계곡, 능, 유원지, 문화재 등을 가기 위해 많은 사람들이 가족, 친구, 연인들과 함께 서울 교외선을 이용했던 것을 알 수 있다.³²⁾ 도시 내부에서는 쉽게 경험 할 수 없는 선로 주변에 펼쳐지는 자연경관은 기차를 이용하는 사람들에게 새로운 시각적 경험을 할 수 있게 하였다.³³⁾ 둘째로, 1970년대 10대, 20

30) <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>,

<http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

31) “행락(行樂)은 ‘돌아다니는[行] 일’과 ‘즐기는[樂] 일’이 합해진 말이다. 그래서 행락은 즐기기 위해 돌아다니는 것일 수도 있고, 돌아다니는 것을 즐길 수도 있다. 이것은 공간의 이동(traveling)과 즐기는 활동(activity)을 포함하는 것이다. 일반적으로 행락과 유사하게 사용되는 용어들은 마찬가지로 ‘공간의 이동’이나 ‘즐기는 활동’과 관련된 의미를 가지고 있다.”, 황기원(2009), 『한국 행락문화의 변천과정』 서울대학교출판문화원, p. 9.

32) 『동아일보』 (1965. 04. 27)

33) 『동아일보』 (1969. 03. 31)

대의 유흥문화를 알 수 있는 수단이다. 교외선이 운행 할 당시 가장 많이 이용했던 연령대를 10 - 20대는 이며³⁴⁾, 그들은 그 스스로가 당시 운행했던 교외선을 타고 서울 근교의 유원지를 방문하면서 자유를 표출하였다. 열차를 타고 근교로 이동하였던 일탈이라는 행동은 그 시대의 억압된 청년들의 열기를 풀어주기 위한 수단이었다. 셋째로, 새로운 시도를 통해 과거와 현재를 이어주는 매개체로서의 역할을 수행할 수 있다는 가능성을 내재하고 있다. 이용객이 감소함에 따라 추억의 매개체인 증기기관차를 매 주말 운행하거나, 열차 결혼식, 맥주열차, 낭만열차 등 새로운 이용방법을 도입했다. 이러한 노력들은 개통당시부터 1970년, 1980년대 까지 교외선을 이용했을 세대에게는 추억과 향수를 느끼게 하였다. 그리고 1990년대 교외선을 처음 이용하는 세대에게 새로운 시도는 색다른 재미뿐만 아니라, 우리나라의 역사의 한 조각을 경험 할 수 있는 매개체로서 역할을 수행하였다.

3) 서울 교외선의 활용가치

서울 교외선 폐선부지 송추역 일대는 물리적 영역인 선로와 송추역사가 현재 까지 남아 있으며, 역전에는 소규모의 광장과 휴게시설이 남아있다.



〈그림 2-11〉 서울 교외선 폐선부지의 특성 및 활용가치

34) 『동아일보』 (1978. 05. 22)

휴게 시설의 경우 1970년대 찍혀진 사진자료를 통해서 19970년대 혹은 이전에 지어진 것으로 추정된다.

이러한 풍경은 공간에 정착해왔던 사람들의 손때 묻은 풍경으로 마을 자체가 유산적 가치가 있다고 할 수 있다.³⁵⁾는 가치를 가지고 있다. 뿐만 아니라, 교외선 인근에는 운행 당시 서울 시민들이 교외선을 이용해 방문했던 아름다운 산수와 행락지가 있다. 특히 송추역의 경우는 송추유원지로 불리던 파라다이스 수영장 및 송추 계곡 일대와 현재는 북한산 국립공원이 위치하고 있어 계절과 상관없이 많은 방문객이 찾는 장소이다. 이러한 근거를 통대로 서울 교외선의 활용가치를 <그림 2-11>과같이 세 가지로 도출하였다.

· 역사적 특성 - 물리적 공간 및 원 기능의 활용

철도 유희부지는 오픈스페이스, 건조물 및 관련 시설물 등 활용할 수 물리적 공간이 다양하다.

선로공간은 계획에 따라 다양하게 활용 할 수 있는 선형의 개방된 공간이며 폐 간이역, 창고와 같은 건조물은 시대상을 반영하는 역사적 가치를 지니고 있고 그 지역의 산업구조와 주민들과의 연계성이 높게 나타나 유지·보수만 하더라도 다방면으로 활용 할 수 있는 공간이다.

· 장소적 특성 - 기억·회상의 매개체

철도와 간이역은 추억의 매개체로서의 가치를 가지고 있다. 폐선 부지의 공간에서도 특히 간이역 영역은 운행당시 그 영역을 이용했던 사람들에게 추억의 공간으로 현재 그들이 그 공간을 방문했을 때 느낄 수 있는 경험은 박물관 내부에서 유물을 보는 것과는 조금 다르다.

공간 혹은 물리적 요소와 공감 할 수 있는 연결고리가 있다면, 그것은 단순한 유산이 아니라 기억을 연결해 줄 수 있는 하나의 장소가 된다. 실제로 많은 이들이 서울 교외선 폐선부지에서 사진을 촬영하여 ‘추억, 회상’ 등의 주제를 포함하여 개인 블로그에 올리는 경우³⁶⁾에서 과거를 되돌아 볼 수 있게 하는 매개체로

35) 구진혁, “뚝배기 같은 농촌마을 만들어보자” 『라펜트 조경뉴스』 (2013. 02. 22)

36) 개인 블로그, “전설의 교외선을 걷다.”, jaram_namo.blog.me/20175740035,

개인 블로그, “멈춰버린 송추역에서...”, kijy_891028.blog.me/140173024292

개인 블로그, “한때는 정성기...교외선 송추역”, doremi1209.blog.me/100121326709

써 가치를 가지고 있음을 도출 할 수 있다.

· 지역적 특성 - 자연경관·문화자원의 거점

서울 교외선의 경우 자연경관이 수려한 북한산 및 송추계곡일대에 위치한 송추유원지를 경유하고 있으며, 그 외에도 기타 일영 유원지와 온릉 등을 연결하고 있고, 실제로 많은 사람들이 유원지와 관광지로 가기위해 기차를 이용했다.

현재에는 철도의 운행이 중단되어 다른 교통수단을 이용해 방문하지만, 현재 까지도 그 지역의 특성을 담고 있는 자연경관과 문화공간들이 폐선부지 인근에 산재해 있다.



〈그림 2-12〉 송추역 일대의 다양한 지역자원

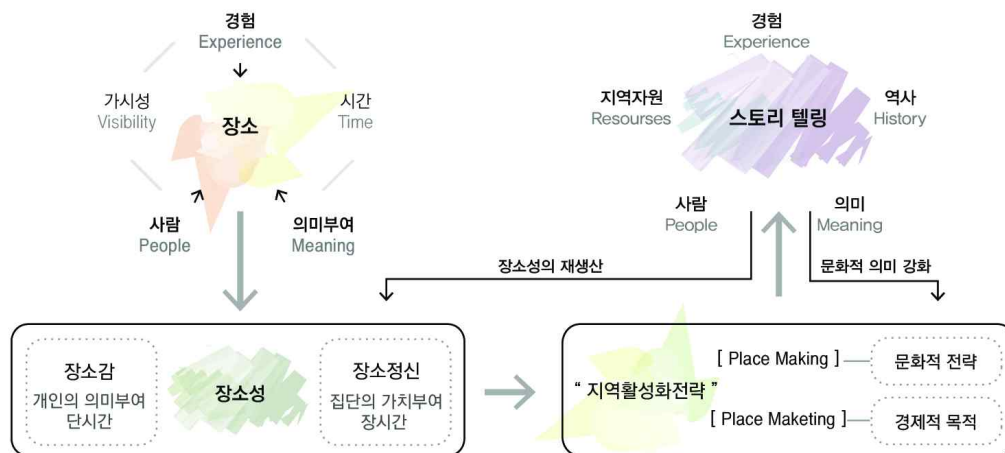
송추역을 거점으로 1.5km내에 위치한 지역자원 분포 현황은 다음과 같다. 이는 1960-70년대 유원지 시절부터 유지해 온 시설을 포함하여 지역자원으로의 잠재력이 있는 시설이다.

제2절. 장소성 및 역사성과 연대한 지역관광계획

1. 기초개념 정립

1) 장소성

장소성이란 사람들이 공간에 의미를 부여하여 장소에 대해 가지게 되는 의식으로서 개인적으로 짧은 시간에 느끼는 것과 사회적으로 공유하는 것으로 구분할 수 있다. 37) 다시 말해, 장소가 인지된 특성으로 인간이 체험과 같은 학습을 통해 애착을 느끼게 되면서 다른 장소와는 차별되는 특성을 의미를 가지게 되고, 공간에 의미를 부여하여 장소를 만들고 특정장소를 다른 장소와 구별되도록 하는 주관적으로 인지된 장소의 총체적 특성이다.



〈그림 2-13〉 ‘장소성’의 개념과 지역 활성화전략과의 관계

자료: 김지나(2011) 재구성

특히, 관광적 특성을 나타내는 공간에서의 장소성이란 공간에 의미를 부여하여 만들어진 장소가 관광객의 관광욕구를 충족시키기 위해 유·무형의 관광서비스가 제공되는 장소로 만들어져 한 장소에 고유하면서도 다른 장소와는 구별되는

37) 김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

차별적인 특성이 나타난다.³⁸⁾ 백선희(2005)는 장소의 구성요소를 물리적·환경적 요소, 인적·사회적 요소, 상대적 요소, 정서적·상징적 요소로 구성하였으며, 이를 바탕으로 장소들은 극적인 표현을 통해 가시성을 획득하게 되고 관광객과 주민이 이를 오랜 기간 동안 반복적으로 참여하고 경험하는 과정을 통해 장소성을 형성하게 된다고 하였다. 따라서 관광지에 있어 장소성이란 관광객이 관광지를 방문하여 다양한 활동을 즐길 수 있는 장소로서의 가치 및 역할을 충실히 수행할 수 있는 장소적 특성을 의미한다.³⁹⁾

2) 지역 자원

장소와 지역의 활용에 있어서 지역자원은 매우 중요한 요소로, 여기서 ‘지역’이란 구조적으로 종합성을 가지고, 기능적으로 독자성을 지니며, 역사적으로 응집력을 가진 국토의 부분적인 공간개념이라 할 수 있다. 지역은 어떤 공통적 또는 상호보완적 특성을 가지거나 혹은 광범위한 지역 활동의 흐름으로 묶인 연속적인 지리적 공간범위를 의미하며,⁴⁰⁾ 통상적으로 지역의 개념은 시, 도, 군, 읍 등 행정상의 구역을 뜻하기도 하지만, 전병태(2009)는 지역을 ‘region’의 개념보다는 ‘community’ 개념으로 이해하고 있다.⁴¹⁾ 그 지역만이 가진 고유한 물리적, 역사적, 문화적 동질성을 확립하게 되면서 공동체 내부에서 발생 할 수 있는 사회적 상호작용⁴²⁾에 의해 이루어지는 커뮤니티로서 이해되는 것이다. 각 지역은 자기만의 고유한 장소의 정체성을 만들어 간다. 정체성이란 변하지 아니하는 존재의 본질을 의미하는 것으로, 지역을 ‘community’의 개념으로 이해했을 때 더욱 견고한 의미를 가지게 된다. 케빈 린치(1960)는 장소의 정체성은 장소에 개별성을 부여하거나, 다른 장소와의 차별성을 제공하며, 독립된 하나의 실체로 인식하게 하는 토

38) 김동기(2010), “스토리텔링을 통한 장소성 인식과 관광경험구성요인과의 관계에 관한연구”. 세종대학교 박사학위논문

39) 김효중(2012), “관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향-장소성 인식을 조절효과로”, 『관광경영연구』 제16권 제4호 pp. 117-142.

40) 김민향(2010), “지역문화자원을 통한 축제 개발과 지역 활성화에 대한 연구”, 동국대학교 문화예술대학원 석사학위논문, pp. 22-3.

41) 전병태(2009), “커뮤니티 아트 진흥방안”, 『민주노동당 지역문화정책 수립을 위한 기획포럼』, p. 11.

42) “개인이거나 집단, 혹은 대중에 의해서건 일단 장소의 정체성이 형성되면, 그 것을 받아들일만한 사회적 상호작용을 허용한다. 또 그 장소의 정체성이 사회 내에서 정당화되는 한, 장소 정체성을 계속 유지될 것이다.”, Berger P L·Luckmann T(1967), “The Social Construction of Reality”, Garden City, N Y:Doubleday)

대 역할을 한다고 정의했다.⁴³⁾ 이에 연구자가 정의하고자 하는 ‘지역 자원’의 ‘지역’은 행정구역상 ‘경기도 양주시 장흥면 울대리’이지만, 송추역 일대가 가지고 있는 장소의 정체성을 고려한다면 눈에는 보이지 않지만 커뮤니티의 개념으로 지역의 범위를 규정할 수 있다. 자원은 일반적으로 인간 생활 및 경제 생산에 이용되는 유·무형의 재료로 광물, 산림, 수산물 등을 통틀어 이르는 말과 인간 생활 및 경제 생산에 이용되는 노동력이나 기술을 이루는 말⁴⁴⁾로 유형의 형태와 무형의 형태 모두 인간의 활동에 있어서 이용될 수 있는 것을 자원이라고 해석할 수 있다. 자원의 개념은 너무 광범위하여 본 연구에서는 한정적으로 문화자원, 자연자원, 사회자원으로 분류하여 사용한다.

〈표 2-3〉 지역 자원의 분류

대분류	소분류	요소
문화자원	역사자원	문화재, 건조물, 마을 상징물, 풍수지리, 전설, 마을 길, 유명 인물 등
	생활자원	지역주민의 생활, 방문객의 활동, 단체의 활동
	경관자원	농업경관, 하천경관, 산림경관, 주거지 경관
자연자원	환경자원	대기질, 수질, 소음 없는 환경
	자연자원	토양, 미기후, 지형, 동·식물, 수자원, 생물서식지
	시설자원	공동생활시설, 기반시설, 공공편의시설, 환경관리시설, 정보기반시설, 농업시설, 상업시설
사회자원	경제활동자원	도농교류활동, 특산물생산, 특용작물생산
	인적자원	문화단체, 시민단체, 전문가, 주민
	공동체 활동자원	농업공동체, 마을공동체, 마을 내 문화 활동, 마을놀이

자료: 구진혁(2013) 재구성⁴⁵⁾

찰스 랜들리(Charles Landry)는 “문화자원은 도시와 그 가치 기반의 원자재이고 석탄과 철강 또는 금을 대신할 수 있는 자산이다. 문화자원의 세계가 열리면서 모든 지역이 자신만의 독특한 것을 갖고 있다는 것이 분명해졌으며 역사적 · 산업적 · 예술적 유산과 더불어 ‘무에서 무언가 창조’하는 것 역시 문화자원으로 볼 수 있다.”고 하였다.⁴⁶⁾ 다시 말해, 오랜 시간 그 곳에 머문 사람들의 경험과

43) Lynch K(1960), 『The Image of the City』, Cambridge, Mass: MIT Press, p. 6.

44) 국립국어원 표준 국어사전

45) 구진혁(2013.02.22.) “뚝배기 같은 농촌마을 만들어보자_스토리로 만나는 마을 만들기”, Lafent 조경뉴스

46) 설연수, “지역문화자원을 활용한 콘텐츠 개발 연구 전략”, 전남대학교 문화전문대학원 석사논문 pp.

인식이 반영 되고 보존 및 활용의 측면에서 문화적 가치를 내포하고 있는 유·무형의 자원을 ‘문화 자원’이라 정의 할 수 있다.⁴⁷⁾ 문화자원은 크게 역사자원과 경관자원으로 분류된다. 자연자원은 우리 주변에서 쉽게 볼 수 있는 동·식물을 비롯하여 산, 하천, 계곡과 같은 자연요소 및 요소와 환경적 요소를 통틀어 말한다. 사회자원은 농업시설, 공공편의시설, 기반시설과 작물생산과 같은 경제활동, 마을 내 공동체 활동으로 규정할 수 있다.

따라서 ‘지역 자원’이란 행정구역상의 지역에 국한되지 않고, 장소의 정체성을 공유할 수 있는 범위 안에 분포되어 있는 다양한 자원이라고 정의내릴 수 있고, 지금까지 그 지역에 이용해왔던 사람들과, 부지의 역사적 맥락, 현 상황 등 다양한 측면이 담겨있는 자원이다.

3) 지역 활성화

우리나라의 경우 수도권과 지방의 경제적 격차가 지속되면서, 지난 참여정부는 국가균형발전을 국가 정책의 의제로 채택하고 다양한 지역 활성화 정책을 시행하였다. 이러한 국가정책에 발맞추어 각 지역마다 그 지역의 특성과 환경을 활용한 다양한 지역 활성화 운동이 펼쳐지고 있다. 송영필(2005)은 ‘지역 활성화 정책의 현황과 발전방안’에서 지역 활성화 정책을 다음 네 가지 유형으로 구분하였다. 그 유형에는 국제특구 조성을 목적으로 하는 정책, 지역산업진흥을 위한 정책, 낙후지역 개발을 위한 논쟁, 농어촌지원을 위한 정책이 있다.⁴⁸⁾ 또한, 서영진(1994: 20-22)은 지역 활성화의 효과가 지속화되면서 지역발전에의 상승효과를 기대할 수 있도록 계획에서부터 추진단계까지 다음의 전제조건을 충족시켜야 한다고 규정한다. 첫째, 타 지역과 다른 자기 지역만의 독특한 개성을 창출하는 것을 의미하는 지역 정체성을 확립해야 한다. 둘째, 지역정체성을 확립하기 위해서는 그 지역에 사는 주민들이 삶의 보람과 연대감을 형성 할 수 있도록 설정한 지역 활성화의 목표를 의미하는 지역 목표를 수립해야 한다. 셋째, 지역이 갖고 있는 경제력, 인적·물적·자원 등을 정확히 파악하고 종합화함으로써 매력적인 지역 가꾸기를 추진하여 그 효과를 주민들에게 직접 또는 간접적으로 환원하는 것을 의

13-4.

47) 김은성(2013). “대전 원도심 내 지역문화자원과 연계한 충남도청이전부지 문화적 활용방안 및 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, p. 10.

48) 송영필·박용규(2005), “지역 활성화 정책의 현황과 발전방안”, 『삼성경제연구』 소

미하는 지역경영의 자세를 갖추야 한다.⁴⁹⁾

과거 지역 활성화 정책은 주로 중앙정부에서 하드웨어를 지역에 조성하는 것이 중심이었으나, 현재는 지역에서 직접 사업을 발굴토록 하고, 소프트웨어적 측면 및 사업프로그램을 보다 강조하고 있다. 한표환(1997)은 지역이 보유하고 있는 각종 인적, 물적, 자연·문화·역사적 잠재자원을 적극 발굴·개발하여 가시적 혹은 유형적 효과를 창출하는 것을 목표로 하는 것이 지역발전이라면, 이러한 효과를 극대화하는 과정을 지역 활성화로 파악한다. 이러한 배경 하에서 ‘지역의 고유 자원 발굴’, ‘자원을 활용한 활동’, ‘자원을 활동에 연결 짓기’ 위한 계기라는 3요소의 상호작용을 통해서 지역발전 효과를 극대화하는 과정을 지역 활성화로 정의하고 있다.⁵⁰⁾ 지역이 가지고 있는 역사적 맥락과 현 시대적 요구, 지역주민과 방문객의 요구를 통해 활용할 수 있는 지역자원의 요소가 결정 될 수 있으며 진정성 있는 분석을 통해 얻어낸 결과는 낙후된 지역의 활성화에 있어서 가장 큰 밑거름이 될 것이다. 그렇게 얻어낸 지역자원은 낙후된 지역의 관광자원으로 적극 활용될 수 있으며, 침체된 지역에 활기를 불어 넣기 위한 가장 중요한 수단이다.

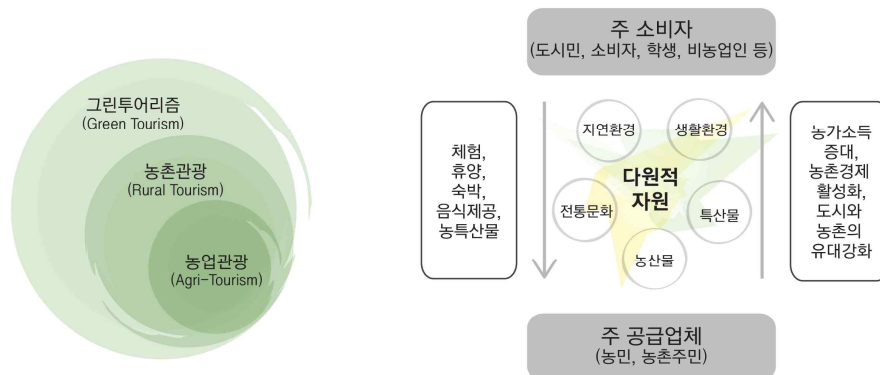
2. 지역관광계획의 개념 및 범위

1) 개념

최근 도시지역 뿐만 아니라 교외지역의 지역 재생 및 활성화의 방안에 대한 방법론은 논의할 때 그린투어리즘, 농촌관광, 에코뮤지엄 등의 개념이 제시되고 있지만, 연구자 혹은 지자체에서도 특정한 개념과 범위에 대한 규명 없이 사용하고 있다. 위에 제시한 세 개의 개념은 목적과 발생배경 계획안의 범위에 있어서 서로 다른 개념이지만 큰 범주에서 보면 본 연구에서 제시하고 있는 ‘지역관광계획’이라는 개념과 유사한 부분이 있고, 범위와 목적에 있어서 차별적인 부분도 있다. 이에 위의 제시어에 대한 개념정립을 통해 본 연구에서 제시하고 있는 지역관광계획의 개념에 대한 정립과 범위를 설정하고자 한다.

49) 이정석(2012), “국제교류의 의한 지역 활성화 방안_경상남도 대한해협 연안 현(縣)간 사례연구”, 『한국행정논집』 제24권 제1호, p. 240.

50) 한표환(1997), “지역 활성화 평가지표의 개발과 활용방안”, 『한국지방행정연구원』



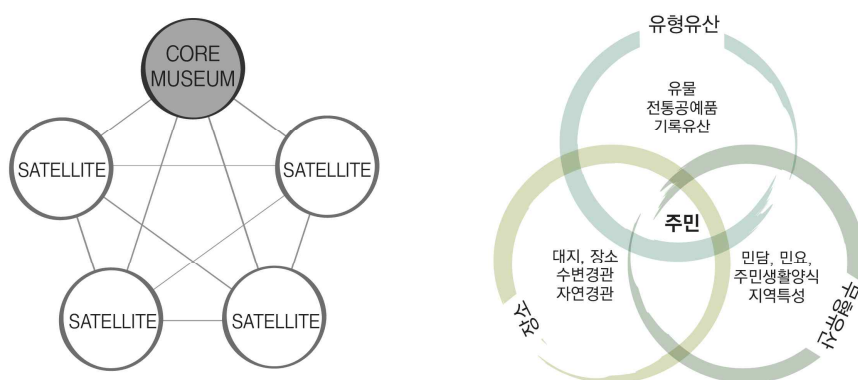
〈그림 2-14〉 그린투어리즘, 농촌관광 농업관광의 위계와 농촌관광의 개념도
자료: 김경찬(2008) 재구성

농촌관광의 개념은 농촌이 지니고 있는 자연적, 역사적, 사회·문화적 다양한 자원과 유산의 특성을 살려 관광자원화 하는 것으로 유럽에서는 더욱 다양한 표현을 쓰고 있으며 영국에서는 그린투어리즘과 농촌관광 두 가지 표현을 모두 공통적으로 쓰고 있다. 일본에서는 1992년 『새로운 식료·농업·농촌정책방향』에서 처음으로 그린투어리즘의 개념을 사용하였으며 개념 안에는 농촌의 지속가능성과 환경보전의 의미가 포함되어있다. 한국에서는 정부의 주도아래 1983년 『농어촌 소득원 개발촉진법』 제정 이후 1984년 12개의 관광농업개발지구를 조성하였고, 1990년 제정된 『농어촌 특별조치법』과 1994년 제정된 『농어촌정비법』을 통하여 농촌관광과 녹색관광의 관심과 발전이 시작되었다. 농촌과 녹색의 의미를 같은 의미로 해석하면 두 개를 같은 의미로 보는 연구자도 많지만, 실질적으로는 농촌관광의 위치는 녹색관광의 범주 안에 포함되며, 농업관광을 포함한다.⁵¹⁾

그린투어리즘은 도시민과 농촌민간의 만남을 통한 체류형 교류활동이며, 농촌에 머물면서 그 지역의 삶과 생황을 체험하고 여가를 즐기는 것으로 환경 친화적 체험관광의 의미가 강하다. 그리고 그린투어리즘의 한 방법인 농촌관광은 농민 혹은 농촌주민이 주체가 되어서 자신들만의 자연환경, 생활환경, 문화, 특산물을 자원화 하여 도시민이나 학생, 체험활동을 원하는 방문객에게 제공, 공유함으로써 농가의 소득을 증대시키고, 도시와 농촌의 유대를 강화하는 것이다. 또한 소비자는 도시에서 얻을 수 없는 체험을 통해 즐거움을 얻고, 휴양, 숙박, 음식제공을

51) 김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 8-11.

받는다. 이와 다른 개념으로 지역 활성화를 도모하는 방법 중 하나인 에코뮤지엄은 유물의 가치만을 평가하고, 건축물 내부에서 유물을 전시하던 기존 박물관의 개념을 넘어 유물이 만들어지는 과정에 대한 정보를 외부인과 공유할 수 있는 장소적 개념을 포함한다. 사람들의 삶과 관계된 역사, 언어, 생활에 쓰이는 용품 등을 가장 중요한 요소로 간주하며 그 지역사람의 모든 활동을 에코뮤지엄의 유산 개념에 포함한다.⁵²⁾ 주요특징으로는 지역이 가지고 있는 유물을 틀 안에 넣어서 관리하고 보존하는 것이 아니라 그 자체가 지니고 있는 콘텍스트의 중요성을 강조하며, 지역주민들의 삶과 생활이 주체가 되도록 한다. 또한 남아있는 유물의 결과적인 모습만을 외부인에게 제공하는 것이 아닌 조성되기까지의 과정을 모두 포함하는 개념이다.

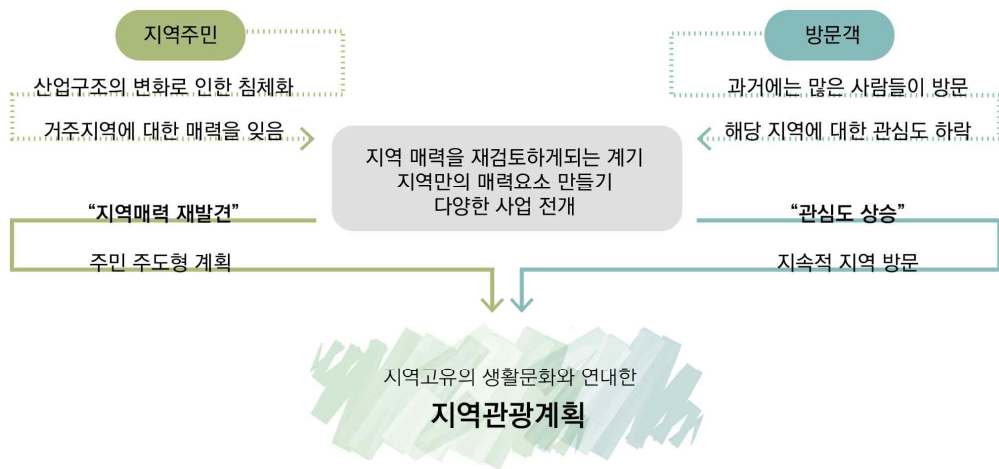


〈그림 2-15〉 크리조 뭉소 레민 이코뮤제 조직 관계도와 에코뮤지엄의 유산개념
자료: 양희은(2013) 재구성

일차적인 개념으로 하나의 ‘지역’이라는 틀 안에서 관광개념을 도입하여 지역 활성화를 도모하는 것으로 지역관광계획을 정리를 할 수 있다. 과거에는 매력을 가지고 있던 지역이 산업구조의 변화에 따라 경제적 침체현상 등의 이유로 주민 스스로도 자기들의 삶의 터전에 대한 매력을 상실하고, 그 지역에 대한 방문객의 관심 또한 하락하게 된다. 이러한 계기로 주민 스스로가 해당 지역에 대한 매력을 재검토하고, 지역만의 매력요소를 찾아 다양한 사업을 전개하는 활동을 통해서 방문객의 방문을 유도하는 과정을 수립하는 것을 지역관광계획으로 정의한다.

52) 양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 10-1.

이때 주민들은 새로운 사업으로 수익을 창출하여 해당지역에 지속적으로 거주하게 되고, 자연스럽게 지역재생 혹은 활성화 과정이 일어나게 된다. 이때 방문객과의 연대를 통해서 주민의 삶이 타 지역에서 오는 방문객에게는 관광 요소가 되어 지역의 매력을 확립한다. 이 개념은 해당지역에 거주하는 주민의 삶, 땅의 역사성, 장소성과 밀접한 관계가 있는 시설 혹은 공간을 중심으로 하여 일정 범위를 선정하고, 주민들의 모습 그대로를 방문객과 소통할 수 있는 계기를 마련하는 것 또한 지역관광계획의 개념에 포함된다.



지속적인 지역거주	[지역관광계획 성립]	매력 공유
주민 결속력 증가	지역 가치 상승	지역의 재발견
지역거주와 풍요로운 생활문화 유지	소통 및 연대	지역 매력을 찾는 여행
지역재생 및 활성화	교류에 의한 새로운 문화창출	주민의 생활문화 경험

〈그림 2-16〉 지역관광계획의 개념

자료: 손용훈(2013) 재구성⁵³⁾

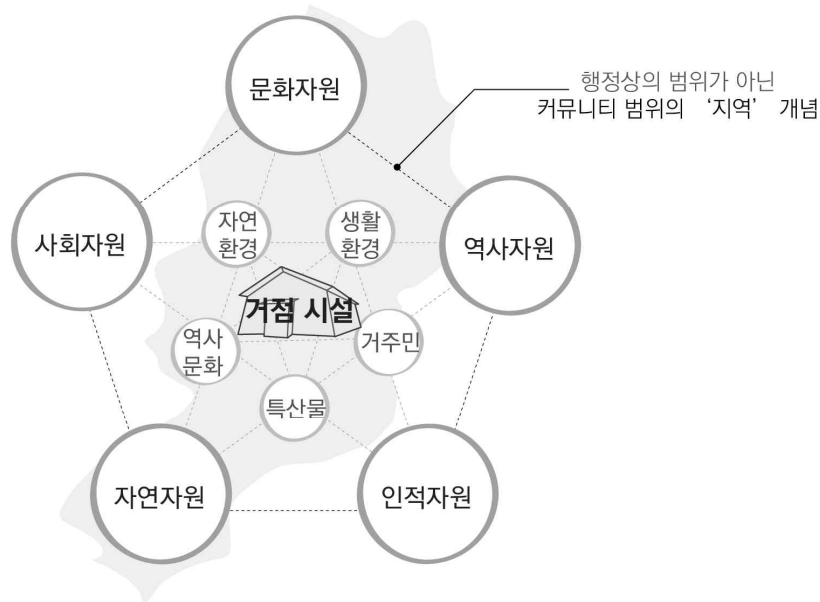
2) 범위

본 연구에서 제시한 지역관광계획에서 ‘지역’이라는 개념은 행정구역상의 시, 동, 읍, 면의 단위로 한정 짓는 것이 아닌 지역이 가지고 있는 자연환경, 문화 환

53) 손용훈(2013.11.08), “생태환경도시와 관광”, 자연환경과 사람이 함께하는 생태환경도시 송파 환경포럼 발표자료

경, 주민의 생활환경 등 장소적 특성과 밀접한 관계를 가지고 있는 거점시설을 중심으로 네트워크가 형성될 수 있는 인근의 지역자원을 연결한 범위를 지역의 개념으로 본다.

다시 말해, 지역과 밀접한 관계를 가진 시대적 유산이 거점시설이 되어 그 일대의 자연환경, 생활환경, 거주민, 특산물, 역사문화 등과의 관계성 속에서 관광계획을 수립하고 지역의 다양한 자원들과 함께 작동할 수 있는 커뮤니티를 조직할 수 있는 영역을 지역관광계획의 범위로 본다. 이러한 범위를 수립할 때 거점시설을 중심으로 도보 30분 내로 이동할 수 있는 1.5km 범위를 내·외로 하여 거점시설과 문화적, 역사적, 지역적으로 관계있는 시설들을 연결한다.



〈그림 2-17〉 지역관광계획의 범위

이때 가장 기본적으로 해야 할 것은 해당 지역 및 현장에 대한 역사적, 장소적, 지역적인 특성에 대한 이해 후, 주민과 함께 실질적인 조사를 통해 지역자원이 될 수 있는 시설 혹은 공간을 찾아 연결하는 과정을 통해 지역관광계획의 범위를 도출하여 그 진정성을 확립해야 한다.

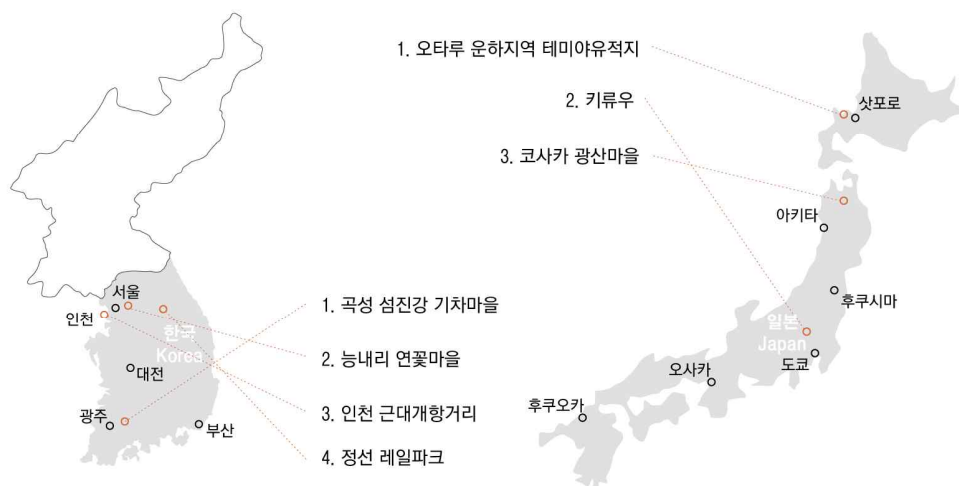
제3절. 사례연구

현재에는 침체되어 유희지로 남아있지만 과거 어느 한 시대에 있어 의미가 있었던 지역에 대한 활용방안을 연구할 때에는 장소성과 역사성은 그 지역과 부지를 재활용하는데 기본적으로 이해하고 학습해야 할 요소이다.

국내사례의 경우 기차운행이 중단된 공간을 활용하여 다양한 요소들을 도입하여 지역관광의 목적지로서 활용되고 있는 ‘곡성 섬진강 기차마을’과, 1900년대 중반부터의 시대성을 내재하고 있으며 현재 외부 사람들이 목적을 가지고 찾아오거나, 주민들의 휴게 및 향유시설로 활용되고 있는 사례로 ‘능내리 연꽃마을’과, ‘인천 근대 개항거리’, ‘강촌 레일파크’를 고찰했다.

국외사례의 경우 일본의 대표적인 항구도시인 오타루에 위치하고 있으며 현재에는 산책로로 활용되고 있는 ‘테미야 폐선부지’, 시대의 풍경을 관광자원화 하여 마을 투어를 제공하는 ‘키류우’와 ‘코사카 광산마을’을 고찰하였다. 사례분석의 위치는 다음과 같다.

KEYMAP



〈그림 2-18〉 사례 연구 대상지의 위치

1. 국내사례

1) 곡성 섬진강 기차마을

〈표 2-4〉 곡성 섬진강 기차마을 개요

위치	전라남도 곡성군 곡성읍 읍내리 53-6 일대
원 기능	전라선 곡성역
사업의 주체	곡성군



〈그림 2-19〉 구곡성역 일대 기차마을 전경과 열차팬션

· 내용

구 곡성역은 1933년부터 1999년까지 익산을 출발하여 여수를 연결하는 전라선 열차가 지나가는 역이었지만, 전라선 복선화 사업에 의해 철로가 이전되면 1999년 곡성역은 곡성읍으로 자리를 옮겨갔다. 구 곡성역은 60여 년의 임무를 끝으로 폐선 된 철로와 함께 철거 예정이었으나 2005년 곡성군이 철도청으로부터 부지를 매입하여 곡성-가정 구간에 증기기관차와 미니기차, 철로자전거 등을 투입하여 본격적인 지역의 관광자원으로 재 조성하기 시작했다.⁵⁴⁾ 현재에는 자연친화적 체험 공원이라는 주제를 가지고 방문객과 시민을 위한 철도공원이 조성되어 있으며, 관광용 증기기관열차, 식당과 커피숍, 열차 펜션 등을 운영하고 있다. 테마파크 형식의 체험 공간 특성에 맞추어 철로 및 기관차를 원형 또는 원형에 가깝게 부분재활용 함으로써 상업 및 문화공간에도 체험의 요소를 적극 반영하였다.⁵⁵⁾ 구

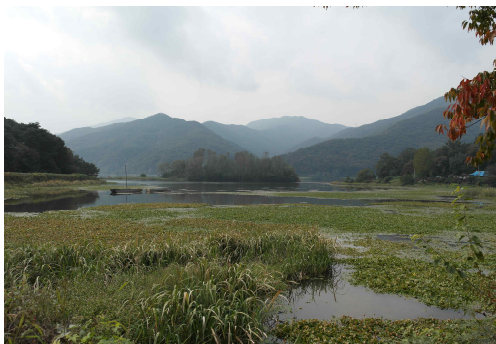
54) 이윤정, “소읍기행-옛 기차역의 화려한 변신 곡성기차마을”, 『경향닷컴』 (2009.08.19)

곡성역에서 출발하는 증기기관차가 정차하는 가정역 인근에는 심청 이야기의 모델이 된 실존 인물 원홍장의 고향이 전남 곡성으로 알려져 있는 근거 하에 효 테마파크 ‘심청 이야기마을’을 조성되어 있다. 또한 이 일대에는 은어, 참게 등 먹을거리가 풍부하며, 섬진강 래프팅, 레일바이크 등 섬진강 곡성기차마을과 연계된 프로그램으로 방문객들이 다양한 체험활동을 제공한다. 또한 구 곡성역에서 도보 15분 내에 곡성기차마을전통시장이 있어 지역의 특산물과 다양한 먹을거리를 구입할 수 있다.

2) 능내리 연꽃마을

〈표 2-5〉 능내리 연꽃마을 개요

위치	경기도 남양주시 조안면 능내리 129-3
원 기능	마을, 능내역
사업의 주체	능내리, 다산영농조합



〈그림 2-20〉 능내리 연꽃 밭과 능내역 일대

· 내용

능내리는 수도권의 상수원으로 각종 규제에 묶여 있어 산업시설의 도입이 제한 될 뿐 아니라 일반 축산업도 규제되는 지역으로 마을 주민들의 진출이 늘어나는 실정이었다. 하지만 북한강과 남한강이 만나는 천혜의 자연경관을 지니고 있고, 조선실학의 대가 다산 정약용 선생의 생가를 보유하고 있다는 지역적인 특색

55) 구본섭(2009), “도시재생을 위한 산업유산 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 IT 디자인 대학원 석사학위논문

을 지닌 곳이다. 마을 주민과 청년회를 중심으로 마을의 활성화를 위한 지속적인 회의를 거치며, 전문가 현장 컨설팅, 타 지역 발전사례 답사, 지역 활성화 포럼토론 참여 등의 노력으로 '연꽃'을 마을의 주제로 선정하여 능내리 마을의 활성화를 도모했다. 능내리에 있어서 연꽃은 수질정화 효과가 탁월하여 한강수질보호에 도움이 되며, 연을 활용하여 연밥, 연 잎차, 연 찜빵, 국수 등 다양한 음식을 제작 제공하여 수익을 창출하고, 연 꽃밭 조성으로 관광객을 유치하며, 학생 및 단체를 위한 체험학습을 유치할 수 있는 좋은 테마였다.

주민들은 자체적으로 다산영농조합법인을 설립하여 연 생산 및 관리 분과, 상품판매분과, 체험학습 운영분과 등을 개설하여 운영하고 있다. 이와는 별개로 2008년 중앙선의 복선 전철화로 인해서 폐간이역으로 전모된 능내역일대를 활용하여 '추억'이라는 주제로 사진전시관을 운영하여 자전거이용객들의 쉼터로서의 기능을 수행하고 있다.

3) 인천근대개항 거리

〈표 2-6〉 인천근대개항 거리 개요

위 치	인천광역시 중구 해안동 일대
원 기 능	마을 내 창고, 은행 등 건조물
사업의 주체	인천시



〈그림 2-21〉 인천근대개항 거리와 인천아트플랫폼

· 내용

인천 중구 해안동 일대는 1883년 개항 이후 일본, 중국, 서양의 다양한 문화들

이 유입되면서부터 건설된 건축문화재 및 1930~40년대에 지어진 건축물이 잘 보존된 구역으로 당시의 근대건축기술 및 역사적 기록을 지니고 있어 건축 조형적 가치를 인정받고 있는 곳이다. 인천시 중구에는 구일본우선주식회사(등록문화재 제248호)를 리모델링하여 이용 중인 인천아트플랫폼, 인천시 중구청으로 사용되고 있는 구인천부청사(등록문화재 제249호)를 비롯하여 다양한 문화재와 중국권 문화를 체험 할 수 있는 차이나타운이 위치하고 있어 서울시민과 경기도권의 많은 사람들에게 다양한 볼거리, 먹거리, 체험거리를 제공하고 있다. 시 유형문화재 제7호로 지정되어 있는 일본 제1은행은 현재 인천개항박물관으로 이용되고 있어 일대의 등록문화재와 시지정문화재 등의 위치와 정보, 경인철도와 한국 철도사, 개항기의 인천풍경, 인천 전환국과 금융기관에 대한 정보를 제공받을 수 있다. 이 시설은 인천시 중구 시설관리공단에서 운영하고 있다.⁵⁶⁾ 또한 시 유형문화재 제50호로 지정된 일본제18은행의 건물을 활용하여 운영하고 있는 인천근대건축전시관은 그 일대의 짜장면박물관, 한중문화관 연계하고 있다. 인천아트플랫폼은 인천광역시가 구도심 재생사업의 일환으로 중구 해안동의 개항기 근대 건축물 및 인근 건물을 매입하여 조성한 복합 문화·예술 공간으로 현재에는 인천문화재단이 운영하고 있고, 다양한 프로그램을 중심으로 시각예술을 비롯한 다양한 장르의 예술가와 연구자들이 창작과 연구 활동에 전념할 수 있도록 지원하고 있다.⁵⁷⁾ 인천아트플랫폼은 구일본우선주식회사를 비롯한 근대 개항기 건물 및 1930~40년대에 건설된 건축물을 리모델링하여 창작스튜디오, 공방, 자료관, 교육관, 전시장, 공연장 등 총 13개 동의 규모로 조성되어 있다.

4) 강촌 레일파크

〈표 2-7〉 강촌 레일파크 개요

위 치	강원도 춘천시 신동면 증리 323-2
원 기능	경춘선 강촌역-김유정역
사업의 주체	민간기업(주)대양 컨소시엄)

56) 인천개항박물관 홈페이지(http://www.icjgss.or.kr/open_port/index.asp)

57) 인천아트플랫폼 홈페이지(<http://www.inartplatform.kr/>)



〈그림 2-22〉 김유정역, 레일바이크 모습

자료: 강촌 레일파크 홈페이지⁵⁸⁾

· 내용

1939년 7월 25일 사설인 경춘철도주식회사에 의해 성동역에서 춘천 사이의 구간이 개통된 경춘선은 서울의 시가지 확장에 따라 성동역에서 성북역 구간이 1차적으로 철거되었고, 성북역을 기점으로 하는 단선철도가 되었다. 그 후 2010년 12월 21일 경춘선을 달리던 열차 운행이 중단되고 경춘선 복선전철이 개통되었다.⁵⁹⁾ 이에 경춘선의 역 중 강촌역과 김유정 사이 구간에 대해서 2010년 한국철도공사, 한국철도시설공단 그리고 춘천시가 주체하여 "경춘선 구 철도시설 개발사업" 사업주관자 공모하여 2011년 (주)대양 컨소시엄 사업주관자로 선정된 후 (주)강촌레일파크 법인을 설립하여 현재까지 강촌 레일파크를 운영하고 있다. 북한강을 끼고 있는 철도시설위에 레일바이크 시설을 도입하여 2-4명의 사람이 탑승 후 수동으로 바이크를 타고 이동할 수 있다. 김유정역은 책을 주제로 구성되어있으며 식사를 하거나 차를 마실 수 있는 공간이 있다.

한 쪽 역에서 바이크를 탑승하여 이동할 수 있으며 반대편에서는 셔틀버스를 타고 출발지점까지 돌아올 수 있다. 서울 근교라 가족단위 방문객이 구 경춘선 주변으로 펼쳐진 다양한 경관을 경험하기 위해 많이 방문하는 것으로 파악된다. 운행 중에 철교를 건너거나, 터널을 지나거나, 논과 밭 사이를 가로지르는 경험을 할 수 있다.

58) <http://www.railpark.co.kr>

59) 네이버지식백과

(<http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1060594&cid=2000000000&categoryId=200002967>)

2. 국외사례

1) 오타루 운하지역 내 테미야선 공원

〈표 2-8〉 테미야선 공원 개요

위 치	홋카이도 오타루시 미나토마치 일대
원 기능	마을 내 창고, 운하 및 열차시설
사업의 주체	오타루시



〈그림 2-23〉 오타루 운하지역 내 테미야선 공원

자료: 개인 블로그⁶⁰⁾

· 내용

다이세이 시대에 착공해 9년 만에 완성된 오타루 운하는 오타루의 대표 상징 공간이다. 지금은 원 기능인 운하로 이용되지 않고 있지만, 건설되었을 당시의 모습이 현재까지 남아 있어 시간의 흔적을 느낄 수 있으며 과거 이용당시에 얼마나 번성했는지 쉽게 추측할 수 있을 정도의 규모를 가지고 있다. 번성했던 시기의 산업물자를 보관했던 창고와 은행 용도로 쓰였던 중후한 건물들이 그대로 남아 있다. 오타루역에 내려 산책로를 따라 도보 10분 내에 위치하고 있으며, 곳곳에 불거리가 분포하고 있어 관광지로 각광받는다.⁶¹⁾ 오타루운하에서 500m 떨어진 곳에 위치하고 있는 테미야선은 일본 중요문화재중 하나로 일본에서는 세 번째, 홋

60) <http://blog.naver.com/rhgoralsl?Redirect=Log&logNo=80193589053>
<http://blog.daum.net/dullahbank/15488796>

61) 네이버 지식백과

카이도에서는 첫 열차로 1880년 개통되었다. 홋카이도의 대도시인 삿포로와 테미야를 연결하는 이 철도의 원 기능은 삿포로에서 산출되는 석탄을 오타루 항으로 수송하는 것이었다. 하지만 1985년 테미야선은 그 역할을 마치고 지금은 시민들과 관광객들에게 귀중한 유적으로 남았고 오타루 운하 일대의 문화 계승의 장소 중 하나로써 새롭게 탄생하였다. 선형의 공간 옆에 산책로, 놀이터, 휴게공간을 조성하여 이 일대에 거주하고 있는 주민과 관광객들에게 일상적인 행위를 할 수 있는 장소를 제공하고 있으며, 현재에도 선로 주변에 소박하게 살아가는 주민들의 모습을 쉽게 볼 수 있다. 겨울에는 ‘오타루눈빛길축제’가 열리는 장소이기도 한 이 철길의 끝에는 ‘오타루교통기념공원’이 있으며 내부에는 1885년 준공된 일본에서 가장 오래된 기관차고가 있다. 오타루 시는 홋카이도의 철도역사가 시작된 곳이고 그 철로의 종점인 만큼 철길, 창고, 배수시설, 기차, 차고 등 과거 모습을 그대로 유지하고 있다.⁶²⁾

2) 키류우

〈표 2-9〉 키류우 개요

위 치	군마현 키류우시 일대
원 기능	마을 내 직물공장 일대
사업의 주체	키류우시



〈그림 2-24〉 키류우시 골목길 및 톱날형 지붕을 가진 공장지대

자료: 강동진(2006)

· 내용

62) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고과 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 127.

일본 혼슈의 동북부지역에 속하는 군마현 일대에는 예로부터 질 좋은 뽕나무 서식지가 풍부하여 양잠업에 적합하였고 따라서 직물생간에 절대적으로 좋은 조건을 가지고 있었다. 근대기에 접어들면서 이 지역을 통과하던 일본철도 료모선의 역들이 생산된 직물의 소송기지 역할을 하기 시작하였고, 자연스럽게 가내수공업에서 탈피하여 대규모 공장지대로 발전 할 수 있었다. 현재까지 남아있는 톱날형지붕의 공장들은 키류우역 일대에 261이다. 이는 1950년대까지 일본 직물(비단) 수출의 큰 몫을 차지했지만, 1960년대에 접어들면서 수출과 국내소비시장의 변화에 따라 생산규모가 축소되면서 공장건물들이 그 기능을 상실하게 되고 해체되는 경우도 발생했다. 2007년 발행된 ‘직물의 도시 산책 지도’이라는 이름의 팸플릿을 보면 키류우역으로부터 직물기념관, 무린칸, 가나야레스공장, 유린칸, 유카리, 실크기념관에서 다시 키류우역까지 총 3km의 일정을 둘러보면 약 3시간 내·외에 이 일대의 관광이 가능하다고 제시하고 있다. 현재 잘 활용되고 있는 이 지역의 대표적인 직물공장 중 하나인 무린칸은 총 5동의 건물과 벽체 등으로 구성되어 있다 건물 앞 안내판에 무린칸과 키류우 지역의 톱날형지붕에 관련된 각종 정보가 명시되어 있으며, 도면, 신문기사, 팸플릿, 옛 사진 등 귀한 자료들을 볼 수 있다. 현재에는 바이올린제작자, 조각가, 화가, 허브전문가, 건축가 등 총 9명의 예술가들이 모여 무린칸에서 활동하고 있다. 또 다른 대표적인 공장군인 유린칸은 과거 원래 이름이 야노창고군으로 약 250년 전인 1749년부터 이 자리에서 술과 간장을 저장하고 팔던 복합 상가였다. 현재에는 전시 공간 등 다양하게 활용되고 있다. 키류우에 톱날형공장이 마지막으로 건설된 것은 1969년이다. 이후 23년이 지난 1992년 3월에 키류우시는 일본에서 최초로 직물산업에 근거한 ‘근대화유산 거점도시’라는 슬로건을 발표했다. 이때 시민의 약 60가 ‘역사적 건축물을 활용한 도시정비’에 찬성했다. 키류우는 현재 일본인 모두가 인정하는 ‘직물도시’이며 일본 정부에선 키류우를 중심으로 하여 일본 전역에 남아있는 17개 지역의 비단 관련 산업의 역사를 하나로 묶어 ‘세계문화유산’으로 지정받으려하고 있다.⁶³⁾ 남아있는 건물과 마을이 다른 세계문화유산이 가지고 있는 화려함과 거대함은 없지만 한 시대의 대표적인 유산으로 그 지역의 역사와 깊은 관계가 있고, 장소성과도 밀접하게 연대하고 있는 공장건물들은 현재의 사람들에게 지역의 진

63) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 190-201.

정성을 경험 할 수 있게 한다.

3) 코사카 광산마을

〈표 2-10〉 코사카 광산마을 개요

위 치	아키타현 카즈노군 코사카마치 일대
원 기능	광산마을 내 제련 및 전련공장, 공연시설
사업의 주체	코사카시



〈그림 2-25〉 코사카 광산마을

자료: 코사카 마을 페이스북⁶⁴⁾

· 내용

광산관련 산업유산이 69개소나 남아있는 코사카 광산은 ‘노천광산’으로 유명하였고, 금, 은, 동 등이 섞인 복합광이 생산되었으며 제련업이 매우 발달하였다. 대부분의 광산은 폐쇄되어 생산을 하지 않지만 타 지역의 일반 공장의 3-4배 이상의 고효율을 가진 제련기술 때문에 광물을 수입하여 제련작업은 현재에도 운행되고 있다. 우리나라를 포함한 타 폐광산지대와 같이 과거의 노후화된 시설물을 활용하는 것이 아니라 이 지역만의 강점인 제련기술을 활용하여 장소를 유지하고 있다. 코사카강 주변으로 광부와 가족들의 삶을 도왔던 생활시설들이 분포하고 있으며, 변전소, 전련공장, 제품공장, 정수시설 등 광업과 관련된 시설 및 건조물들이 위치하고 있다. 이 지역에는 ‘코라쿠칸’과 ‘코사카제련소사무소’가 역사 깊은 건조물이 있어 일본 전역에서 단체 관광객의 방문이 잦다. 건설되었을 당시의 시

64) <https://www.facebook.com/pages/Kosaka-Japan/233554420087577>

대의 양식을 품고 있는 '코사카제련사무소'는 르네상스와 바로크양식으로 지어졌으며 1층의 코사카시의 관광과 에서는 이 지역의 역사와 그동안의 발전과정에 대한 정보를 제공하고 있다.⁶⁵⁾

코사카마치는 2009년 운행을 중단한 코사카 철도의 활용에 있어서 지역주민과 함께 레일바이크 사업을 추진하여 2011년 10월 상공업자가 중심이 되어 왕복 4km 코스의 시승회를 개최했다. 또한 2012년부터 코사카역을 재개발하여 디젤 차량 운전체험 등이 가능한 철도테마파크로 정비할 계획을 가졌지만 미 실시된 것으로 파악된다.

3. 사례분석의 종합

국내 및 국외 사례의 고찰을 통해서 물리적 공간활용의 방법과 거점시설을 중심으로 한 지역의 관광과의 연계성 두 가지로 본 연구에서 착안 할 수 있는 내용은 다음과 같다.

국내사례인 곡성 섬진강 기차마을에서 실시하고 있는 지역 축제와의 연계성, 능내리 연꽃마을에서의 주민으로 구성된 영농조합이 주체가 되어 실시한 철도시설 및 마을 단위의 활용계획, 인천근대개항거리에서는 거점시설에서 제공하는 지역에 대한 안내와 투어가이드 지도 등의 내용을 착안할 수 있다. 국외사례인 테미야선 공원은 지역문화 및 역사와 밀접한 관계를 가진 시설물을 현재까지 잘 보존한다는 점, 키류우에서는 마을 투어맵을 제공하여 방문객이 주체가 되어 지역의 탐방을 유도한다는 점, 코사카 광산마을에서는 지역의 성격을 현재까지 잘 유지하여 정체성을 보존하고 있다는 점을 착안점으로 도출하였다.

이와 연관된 국·내외 사례의 비교 분석에 대한 내용은 다음의 표와 같다.

65) 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후 p. 73-8.

〈표 2-11〉 국·내외 사례분석의 비교 분석

	기본정보					비교·분석내용				
	원기능	지역자원	침체 이유	활용 시점	사업주체	활용범위		활용방법		
						거점시설	일대	지역 단위	물리적 공간 활용	프로그램
국내 사례	섬진강 기차마을	철도시설, 역전마을	섬진강, 전통시장 등	2005	곡성군	구 곡성역	기차마을, 시장	마을	선형 공원 펜션 및 기념품점	다양한 체험 프로그램, 공연, 지역축제와 연계
	능내리 연꽃마을	철도시설, 역전마을	한강, 정약용생가, 팔당댐 등	2008	능내리, 다산영농조합	능내역, 다산 문화관	식당, 공원, 마을	마을	주역박물관(능내역) 자전거도로 조성	연꽃축제, 연과 관련된 체험활동
	인천근대 개항거리	항구도시, 근대 건조물	자유공원, 차이나타운, 근대건조물 등	2000 년대	인천시	개항 박물관	근대개항 거리, 건조물	마을	박물관, 전시장, 창작공간	예술 문화관련 전시, 공연, 지역탐방
	강촌 레일파크	철도시설	북한강, 검룡상 등의 자연경관	2010	민간업체	김유정역 강촌역	철로시설	-	구 역사를 활용한 거점시설 조성	레일바이크
국외 사례	테미아선 공원	항구도시 철도시설	오타루 항구, 근대건조물 등	1990 년 초	오타루시	오타루항	철도시설	마을	유적지화, 존치, 휴게공간 조성	-
	키루우	마을, 방직공장	방직공장, 지역 작가 등	1992 년	키루우시	키루우역	방직공장	마을	창작공간	지도와 함께하는 마을탐방
	코사카 광산마을	광산마을, 문화공간	로판문화 (공연시설), 자연경관 등	2000 년 초	코사카시	-	관련 시설	마을	시설을 재활용한 숙박시설	숙박, 산책, 공연

제3장 대상지 이해 및 분석

제1절. 대상지 광역 분석

1. 경기도 양주시 개요

본 논문의 대상지인 서울 교외선 송추역 일대를 포함하는 경기도 양주시 장흥면은 대한민국의 중서부, 수도권 동북부지역에 위치한다. 수도인 서울의 경계로부터 약 20km지점에 위치하며, 동쪽 방향으로는 경기도 포천시, 서쪽 방향으로는 경기도 파주시와 고양시, 남쪽 방향으로는 서울시와 경기도 의정부시, 북쪽 방향으로는 경기도 동두천시와 연천군이 접하고 있다. 인근 주요도시와의 거리는 서울 특별시에서 약 28km, 인천광역시에서 약 93km, 수원시에서 약 82km의 거리에 위치하고 있어, 차를 이용하여 1시간 30분 거리이다.



〈그림 3-1〉 대상지 위치

양주시의 행정구역에 따른 면적을 살펴보면, 읍 단위인 백석읍과, 면단위인 광적면, 남면, 은현면, 장흥면 등 단위인 양주 1동, 2동, 회천 1동, 2동, 3동, 4동으로 구성되어 있으며, 총 구성면적은 310.31km²로 10,190km²에 해당하는 경기도 전체 면적에서 3.05%를 차지하고 있으면 자세한 사항은 다음 표와 같다.

〈표 3-1〉 양주시 행정구역 및 면적

구분	면적 (km ²)	구성비 (%)	동		리		통	반
			행정	법정	행정	법정		
양주시	310.31							
백석읍	41.42							
광적면	48.49	15.6	-	-	16	7	-	99
남면	36.54	11.8	-	-	20	10	-	93
은현면	34.57	11.1	-	-	12	6	-	73
장흥면	63.49	20.5	-	-	16	7	-	99
양주1동	23.64	7.6	1	5	-	-	13	71
양주2동	19.51	6.3	1	4	-	-	23	325
회천1동	10.54	3.4	1	2	-	-	11	74
회천2동	11.16	3.6	1	2	-	-	31	225
회천3동	3.8	1.2	1	1	-	-	18	178
회천4동	17.15	5.5	1	3	-	-	9	70

자료: 양주시 도시기본계획(2012)

2. 수도권 관광지로서의 양주시



〈그림 3-2〉 양주시 관광지도

자료: 양주시 문화관광 홈페이지

양주시는 양주시청 홈페이지와는 별개로 양주시 문화관광홈페이지를 운영하여

다양한 관광명소에 대한 정보를 제공하고 있다. 양주의 미(美), 양주의 락(樂), 양주의 혼(魂)이라는 세 개의 큰 범주를 가지고 있으며 ‘미’에서는 관광지, 유원지, 자연경관요소의 정보가, ‘락’에서는 박물관 및 미술관, 테마관광, 체험관광, 추천여행코스 등이, ‘혼’에서는 양주의 역사와 문화재에 대한 정보가 제공된다.

또한 주제별 코스로 ‘하늘, 물, 땅에서 즐기는 양주’를 제공하여 수도권의 주요 관광도시로서의 위상을 가지고 있다.

이형섭(2011)의 연구내용에서 2010년 양주시 도시기본계획에서 양주시의 행정구역 중 특히 많은 자원들이 밀집해 있는 장흥면을 기산권, 장흥권, 일영권, 부곡권, 송추권의 5개의 권역으로 구분하여 계획을 제시하고 있다.⁶⁶⁾

〈표 3-2〉 장흥면 관광 활성화 계획

구분	방향	개요	계획도
기산권	휴양 및 음식	기산유원지, 패러글라이딩, 극단 미추	<p>〈그림 3-3〉 장흥면 관광권역</p>
장흥권	문화예술	장흥관광지, 장흥 아트파크, 청암민속박물관, 송암천문대	
일영권	농촌체험 레저활동	농촌체험, 주말농장, 승마체험장, 일영유원지	
부곡권	주거환경	행원도예, 부곡도방, 송추 아트벨리	
송추권	자연	북한산국립공원, 송추계곡, 송추유원지, 송암사, 석굴암	

자료: 이형섭(2011) 재구성

이 중 본 연구의 대상지인 송추권의 송추유원지를 포함하여 장흥권의 장흥유원지, 일영권의 일영유원지의 경우 1970년대부터 서울시민들이 행락을 즐기기 위해 방문하였던 곳이며 현재까지도 수도권의 행락지로서의 역할을 다하고 있다.

66) 이형섭(2011). "장흥 관광지 활성화를 위한 미디어 아트 정원 설계", 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p. 32.

1) 양주의 미

양주시에는 북한산국립공원이 위치하고 있으며 대부분의 자원이 유원지와 자연자원 위주로 연계하여 분포하고 있다. 양주시 문화관광에서 제시하고 있는 양주의 자연자원은 다음과 같다.

〈표 3-3〉 양주의 자연형 관광자원

구분	자원	위치	내용
국립공원	북한산 국립공원	장흥면 울대리	양주시 남동쪽에 위치하고 있으며 장흥면에 있는 4km 길이의 송추계곡은 북한산국립공원 송추지구로 지정되어 관리된다. 숲이 울창하며 계곡에 물이 풍부하고 깨끗해 가족단위 휴양지로 인기가 높다. 암봉이지만 도봉산의 날카로운 암봉과는 대조적으로 정상은 넓은 암장으로 되어 있고 거대한 계단 모양이 이루어 장관이다.
유원지	송추 유원지	장흥면 울대리	북한산 송추지구에 위치한 유원지로 송추계곡을 따라 야외수영장과 낚시터 음식점 등이 밀집되어 서울시민들의 주요 관광지로 이용되었다.
	일영 유원지	장흥면 삼상리	곡릉천 주변지대와 장포록 주변의 야산을 배경으로 한 자연공원으로서, 계곡 주변에는 밤나무와 활엽수림이 우거져 있으며 특산물로는 딸기와 밤이 나며, 인근에 있는 산태지, 사슴 사육장은 어린이 자연학습장으로 이용된다.
	장흥 유원지 (관광지)	장흥면 석현리	문화와 테마가 숨쉬는 수도권 명소로 계명산을 정점으로 좌측에는 황새봉과 앵무봉이 우측에는 일영봉 사이로 석현천이 흐르고 있는 계곡 중심의 구릉지가 있다.
낚시터	송추 낚시터 외 22곳	장흥면 울대리	멀리 북한산이 정면으로 바라다 보이는 풍경이 아름답고, 낚시터 앞에는 수영장이 있어서 가족 단위로 와서 낚시와 수영을 즐길 수 있다.
양주시 산하	-	-	북한산, 불곡산, 감악산, 천보산, 칠봉산, 개명산, 은봉산, 호명산, 도락산, 노고산과 불곡산

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁷⁾

67) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=2551>

2) 양주의 락

〈표 3-4〉 양주의 테마 체험형 관광자원

구분	자원	위치	내용
박물관 및 미술관	화암사지 박물관	율정도	고려 말부터 조선 초 최대의 왕실사찰인 화암사의 출토된 유물을 중심으로 많은 소장품을 전시하고 있다.
	필룩스조명박물관	광적면 석우리	조명의 역사와 문화를 보여주는 조명 전문 박물관으로 양주시 광적면 석우리에 자리 잡고 있다.
	장흥아트파크	장흥면 일영리	예술, 자연, 인간이 공존하는 복합문화단지로 국내외 거장들의 작품 감상은 물론 다양한 문화체험이 가능한 공간이다.
	아름다운돌박물관	백석읍 기산리	장흥유원지 내에 위치한 세계 최초의 돌 박물관으로 약 2천여 점의 수석들이 주제별로 전시되어 있다.
	청암민속박물관	장흥면 일영리	장흥유원지 초입에 위치한 사설 민속박물관으로 우리 조상들의 삶을 생생히 볼 수 있는 옛 물건과 과거 생활상을 재현한 4개의 테마별 전시관을 운영하고 있다.
녹색체험 관광	농촌마을	-	맹골정보화마을, 감악산정보화마을, 초록지기정보화마을, 천생연분정보화마을에서 도시인의 자연체험을 위한 현장학습프로그램을 제공하고 있다.
	장흥자생수목원	장흥면 석현리	다양한 테마에 따라 2천여 종의 야생화가 피어나는 곳 장흥자생수목원은 서울 구파발 · 고양 · 일산 등지에서 차로 20~30분 거리에 있는 장흥관광지 안에 있다.
	허브힐	남면 황방리	향기만큼이나 아름다움과 신비로움을 느낄 수 있는 곳으로 3,000여 평의 언덕위에 허브와 꽃 그리고 들꽃들이 어우러진 아름다움을 느낄 수 있는 곳이다.
체험관광	활동적 체험	-	가래비 빙벽, 패러글라이딩, 마구간(승마클럽), 무호정(국궁체험)
	문화적 체험	-	트로이목마(천연염색), 행원도예(도자기)
	전통놀이 체험	유양동	2001년 10월 준공된 양주 별산대 놀이마당은 양주의 민족전통예술문화 '양주별산대놀이'를 계승, 발전시키고 상설 및 정기공연장으로 활용되면서 전통 공연예술의 새로운 장을 열고 있다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁸⁾

68) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=491>

3) 양주의 혼

〈표 3-5〉 양주의 역사·문화 관광자원

구분	자원	위치	내용
국가지정 유형 문화재	백수현 전통가옥	남면 매곡리	중요민속자료 제 128호: 명성황후(1851~1895)가 만일의 사태에 대비해 피난처로 지은 전통가옥이다.
	남면 느티나무	남면 황방리	천연기념물 279호: 850년 생으로 추정되고, 높이 21m, 둘레 12m로 느릅나무과에 속하는 넓은 잎 큰키나무이다.
	온릉	장흥면 일영리	사적 제 210호: 조선 11대 왕 중종의 원비인 단경왕후(1487-1557년) 신씨의 능이다.
	회암사지	회암동	사적 제 128호: 고려 충숙왕 15년(1328) 원나라를 통해 들어온 인도의 승려 지공이 처음 지었다는 회암사가 있던 자리이다.
	회암사지 쌍사자석등	회암동	보물 제 389호: 무학대사의 홍용탑 앞에 높인 석등으로 무학왕사가 입적하기 8년 전인 태조 6년(1397)에 홍용탑과 함께 조성하였음
	회암사지 무학대사 홍용탑	회암동	보물 제388호: 부도의 형태는 구름무늬를 조각한 8각의 바닥돌 위에 받침부분인 기단(基壇)이 놓이고 탑신(塔身)과 머리장식부분이 포개져 있다.
	회암사지 선각왕사비	회암동	보물 제387호: 고려말의 승려 선각왕사 나옹(懶翁, 1320~1376)을 추모하기 위하여 왕의 명령으로 세운 비이다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁶⁹⁾

위의 표에서 제시하고 있는 국가지정 문화재 외에 '양주회암사목조여래좌상 및 복장물(경기도 유형문화재 제206호)', '죽산안씨연창위종가'(경기도문화재자료 제103호), '옥정리선돌(경기문화재자료 제89호)', '양주향교(경기문화재자료 제2호)', 등의 도시정문화재와 홍서봉묘역 및 신도비, 윤근수사당, 빗집바위 등의 시지정문화재와 같은 다양한 역사·문화형 관광자원이 양주시 전역에 걸쳐서 분포하고 있다. 또한 양주시의 대표적인 무형문화재인 '양주 별산대놀이'를 포함하여 총 5개의 무형문화재가 양주시내에서 전해 내려져오고 있다.

69) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=529>

〈표 3-6〉 양주의 역사·문화 관광자원

구분	자원	위치	내용
무형 문화재	나전칠기	장흥면 석현리	경기도 무형 문화재 제24호: 기능보유자는 김정렬 씨이며, 우리나라의 나전칠기는 고려시대 이후 독자적인 기법으로 발전 전승되어 한때는 세계적인 기술을 자랑할 만큼 우수한 작품을 많이 남겼다.
	양주농악	광적면 광석리	시도무형문화재 제46호: 소유자는 황상 복 씨이며 양주농악은 고종 광무 7년(1903년) 농업 장려책의 일환으로 마련된 농악대회에 참가한 양주 석적면 회춘동 두레패가 절기마다 농사짓는 모습을 놀이로 승화한다.
	소놀이굿	백석읍 방성리	중요무형문화재 제70호: 양주소놀이굿은 우마 숭배와 농경의례인 소먹이놀이에 기원을 두고 무속의 제석거리와 마마배송굿 등에서 영향을 받아 형성된 놀이이다.
	상여와 회다지소리	백석읍 오산리	경기도 무형 문화재 제27-1: 경기도 양주지방에서 전해오는 소리로 사람이 죽어 발인에서 무덤을 만드는데까지의 장례절차마다 부르는 선소리와 회다지소리를 말한다.
	양주 별산대놀이	-	중요 무형 문화재 제2호: 기능보유자로는 노재영, 김순희씨로 애오개(아현동), 가문돌, 사직동 등지의 것을 본산대라고 부르는데 대하여 경기도 양주시에 전승되는 탈놀음을 별산대라고 부른다.

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁷⁰⁾

4) 지역축제

최근 지자체에서는 자신들만의 지역축제를 개최하여 시민뿐만 아니라 타 지역민의 방문을 유도하여 경제적 가치를 창출하고, 그 지역만의 이미지를 만드는데 많은 예산과 시간을 투자하고 있다. 양주시의 경우 타 지역과 차별적인 축제로는 장흥아트벨리페스티벌과, 양주농악정기공연, 양주별 산대놀이 등이 있으며 그 외에 계절별로 특색 있는 축제를 개최하여 1년에 걸쳐서 다채로운 행사가 진행된다.

70) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=529>

〈표 3-7〉 양주시의 축제

구분	이름	위치	내용
문화축제	초록지기 달집태우기 행사	남면 황방리	대동제, 민속놀이, 농악공연, 쥐불놀이, 달집태우기, 소원등 날리기, 오곡밥 먹기 등
	하얀 돌 정월대보름 민속축제	백석읍 홍죽리	달집태우기, 풍등 날리기, 윷놀이, 연날리기 대회 등 정월대보름 민속축제 한마당 개최
	회암사지 삼대회상 문화축제	회암사지 박물관 일대	삼대회상 다례제, 산사음악회, 산사문화체험 등
	양주농악 정기공연	양주농악 전수회관	경기도 무형문화재 제46호 노동을 예술로 승화
	오봉산 석굴암 단풍음악제	장흥면 교현리	오봉산석굴암이 주최하여 개최하는 산사음악회로 자비의 쌀 나눔 등의 자선행사가 함께 진행되며 매년 신도, 지역주민, 등산객이 함께하는 사찰 축 제
	장흥 아트벨리 페스티벌	장흥면 일영리	작가전, 오픈스튜디오, 공연, 영화상영 등 다양한 문화를 체험 할 수 있는 화합의 장

자료: 양주시 문화관광 홈페이지⁷¹⁾

제2절. 대상지 물리적 공간분석

1. 교통 및 접근성

1) 타 도시에서의 교통 및 접근성 분석

· 자차이용

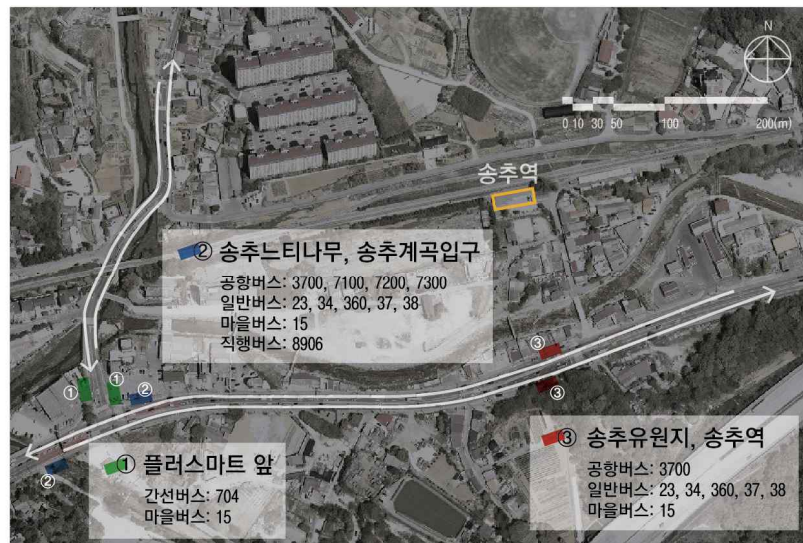
자가용을 이용해 송추역 일대 지역에 접근할 경우 서울시 은평구 진관동의 구

71) <http://tour.yangju.go.kr/site/tour/sub.do?Key=3729>

파발 삼거리에서 북한산길(312번 지방도)을 이용하여 북쪽으로 14km이동하면 도착할 수 있다. 의정부에서 접근할 경우 경기도 의정부시 의정부2동 의정부역 앞 5거리에서 도립병원방면으로 약 2.1km 이동한 후 39번 국도를 이용하여 6.2km 이동하면 20분 내에 송추역 일대에 도착할 수 있다.

· 대중교통

서울시 불광동 서부버스터미널에서 의정부행 완행버스 이용하여 출발할 경우 송추유원지까지 약 21km로 20분정도 소요되며, 서울시 지하철 3호선 구파발역에서 하차 후 시내버스 34번, 360번, 704번을 이용하여 송추입구까지 30분 소요된다.



〈그림 3-4〉 송추역 일대 대중교통 현황

그 외에 서울역환승센터 혹은 송례문에서 704번을 이용하거나, 의정부 시외버스 터미널에서 23번, 34번, 360번을 이용해서 송추역 일대에 올 수 있다. 송추역 일대에는 역사를 중심으로 도보 10분 내에 ‘송추느티나무, 송추계곡입구’, ‘플러스마트 앞’, 송추유원지, 송추역’ 등 총 3개의 버스정거장이 위치하고 있다.

‘송추느티나무, 송추계곡입구’ 버스정거장과, ‘플러스마트’ 버스정거장은 아파트와 마트, 대형음식점이 밀집되어있어 현재 송추계곡, 북한산국립공원 송추분소를 가기위해 가장 많은 이용 빈도를 나타내내는 것으로 파악된다. 이와 반대로

‘송추유원지, 송추역’ 정거장은 상대적으로 이용 빈도가 낮게 나타난다.

〈표 3-8〉 대표적 대중교통(버스) 운행구간

구분	종점	운행구간
공항 버스	3700 의정부 공영버스	의정부공영버스-송추유원지-장흥-고양동시장-원릉역-고양시청-화정역-김포공항-부평역-부평구청-부평역-김포공항-화정역-원릉역-송추유원지-의정부공영버스
간선 버스	704 송추반석 전원교회 ↔ 부곡리	송추반석전원교회-장넛말-송추검문소-우이령,오봉산석굴암입구-북한산성입구-구과발역-불광역-홍제역-서대문역-서울역버스환승센터-승례문-롯데영프라자-영천시장-홍제역-서부시외버스터미널-구과발역-북한산성입구-플러스마트(송추계곡입구)-부곡리
일반 버스	23 민락동 차고지	민락동차고지-의정부세관-경기도청북부청사-시외버스터미널-의정부역-원각사-송추유원지,송추역-부곡리-송추유원지,송추역-의정부역동부광장-시외버스터미널-경기도청북부청사-민락동
	34 불광동 시외버스 터미널	불광동 시외버스터미널-구과발역-진관초교-북한산성입구-송추검문소-느티나무, 송추유원지-원각사-가능초등학교-의정부여고-시외버스터미널-의정부여고-송추유원지-북한산성입구-불광동시외버스터미널
	360 불광동 시외버스 터미널	불광동 시외버스터미널-구과발역-일영유원지-신흥유원지-그랜드유원지-송추검문소-느티나무, 송추유원지-원각사-가능초등학교-시외버스터미널-송추유원지-신흥유원지-장자원유원지-연신내역-불광동시외버스터미널
마을 버스	15 삼상1리 차고지 ↔ 가능역	삼상1리차고지-일영유원지-장흥-청암민속박물관-장흥아트파크-권율장군묘-돌고개유원지-신흥유원지-그랜드유원지-느티나무, 송추유원지-원각사-의정부여고-명물찌개거리앞-실버문화원-가능역

2) 관광 거점으로서의 접근성

예로부터 경기도 수도권의 관광도시로 각광받았던 양주시는 인접해있는 경기도권역과 서울시에서 대중교통을 이용하여 30분에서 1시간 내에 접근할 수 있으며, 몇 노선은 신흥유원지, 그랜드유원지, 장흥아트밸리 등 타 관광명소를 경유한다.

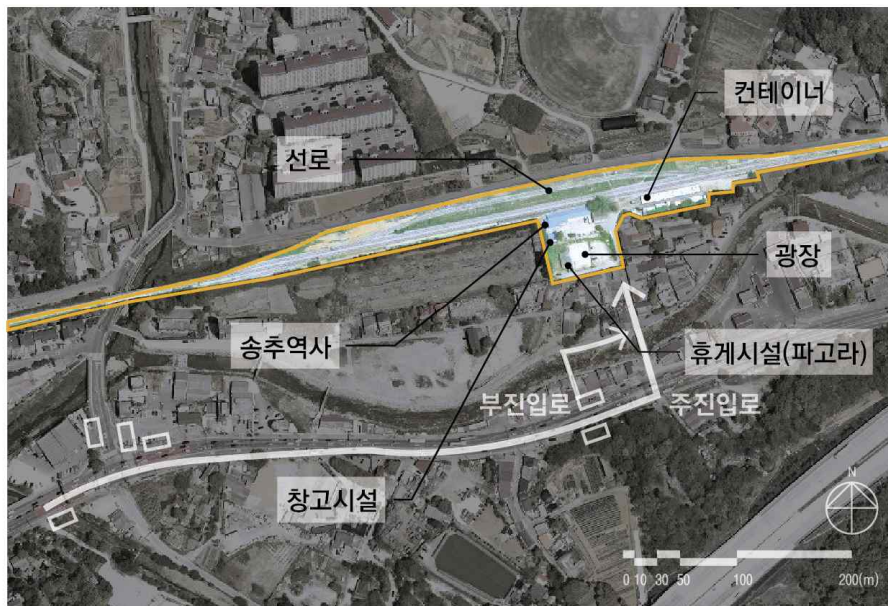
양주시 15번 마을버스는 시 전역에 분포되어 있는 대부분의 행락지를 경유하도록 지정되어있다. 자가용을 이용하지 않더라도 시 전체에 다양하게 분포하고 있는 관광명소를 쉽게 접근할 수 있는 체계를 갖추고 있다.

2. 송추역 지역 공간의 이해

1) 송추역 일대

· 송추역사 일대

송추역 일대 분포하고 있는 버스정거장에 하차 후 공릉천을 건너는 송추교를 지나 주 진입로를 통해서 송추역에 도착 할 수 있다. 그 외에 송추분식과 새한약국과 사이에 있는 길을 이용해서 가교를 건너는 부 진입로를 통해서도 진입할 수 있다.



〈그림 3-5〉 송추역사 일대 공간의 이해

송추역은 역사 건물을 포함하여 서울 교외선 선로, 창고시설, 파고라가 설치된 휴게 공간, 광장, 주차 공간으로 공간을 분류할 수 있으며, 물류를 적재하던 컨테이너들이 선로 주변이 방치되어있다. 대부분의 시설들의 상태는 2004년 폐선 된 후 그대로 방치되어있지만 비교적 상태가 양호하여 철도가 재 운행하거나 타 용도로 사용해도 괜찮은 상태로 파악된다.

· 상업밀집지역

송추역에서 과거 송추유원지로 이동하기 위한 길에는 자연스럽게 상업시설이 밀집했다. 본 연구에서는 현지조사와 인터뷰를 통해서 상업지역을 세 공간으로 구분하였다.



〈그림 3-6〉 상업밀집지역에 대한 공간의 이해

‘상업밀집지역_1’은 송추역전에 형성된 공간으로 역 시설과 가장 밀접한 관계를 맺고 있으며, 가로주변으로 1층 단위의 건물들이 들어서 있으며 뒤편으로는 거주지가 형성되어있다.

‘상업밀집지역_2’는 대로변에 위치한 지역으로 건물자체는 1970년대 지어졌을 것으로 추정되나 대부분의 건물은 입면수리를 하였고 타 지역과는 다르게 반 이상이 현재까지도 상업행위를 유지하고 있는 것으로 나타난다.

‘상업밀집지역_3’은 호국로를 지나 송추유원지로 진입하기 위한 상업시설로 성행했을 당시의 모습을 엿 볼 수 있을 정도로 요식업 위주의 상업시설이 남아있다. 하지만 실질적인 송추유원지의 입구가 ‘송추느티나무, 송추계곡입구’역 쪽으로 변경됨에 따라 현재에는 1/3정도만 현재에 상업행위를 유지하고 있는 것으로 파악된다.

· 재개발지역

재개발 지역은 '양주시 장흥면 부곡리 공동주택신축부지'로 선정되어있으며 시행사인 '북한산 피에프브 주식회사'가 토지를 매입하여 재개발을 실시할 예정이었다.

2012년 4월 5일부터 동년 5월 4일까지 신축공사에 앞서 문화재 '항울 문화재 연구원'에서 문화재 발굴조사를 실시 한 후 개발이 실시될 예정이었으나 시행사의 부도로 인해서 현재에는 유휴지로 남아있는 상태이다.⁷²⁾



〈그림 3-7〉 송추역전 재개발지역에 대한 공간이해

2) 인근지역

공릉천, 북한산국립공원, 송추계곡, 송추유원지, 일영유원지, 장흥유원지, 신흥유원지, 그랜드유원지, 송추농원, 행원도예, 승마장, 아트벨리 등이 인근에 위치하고 있다.

72) 주민 인터뷰(2013.10.09)

3. 시설물 현황

1) 철도시설의 이해

‘철도교통 관련 시설’은 철로를 중심으로 여객이동 및 화물운송에 필요한 건축물 및 토목시설, 차량 등을 포함하여 운영·지원 체제가 유기적으로 구성하기 위한 역할을 수행하는 모든 교통시설로 정의한다, 철도 건설법에 의한 철도시설은 크게 선로와 역사시설 철도운영을 위한 건축물·건축설비시설로 분류된다.⁷³⁾

〈표 3-9〉 철도건설법상 철도시설 분류

구분		내용	종류
선로	선로	철도교통망 형성 시설	선로
	보수·정비 시설	선로 및 철도차량을 보수·정비하기 위한 시설	선로보수부지, 차량정비기지, 차량유치시설
	신호 및 제어시설	철도 교통을 위한 시설	전철전력설비, 통신설비, 신호 및 제어설비 시설
역 시설	역	물류·환승을 목적으로 하는 시설	보통역, 간이역, 신호장
	역내 부대시설	역사와 동일건물 내에서 판매 및 집회 등의 활동이 일어나는 시설	판매·업무·근린공공·숙박·관람집회·전시시설
	연계시설	노선 간 또는 타 교통수단과의 연계운영이 필요한 시설	창고,광장 및 정류장
철도 운영시설		철도기술의 개발·시험 및 전문 인력의 교육 훈련을 위한 시설	철도기술연구원, 철도박물관 등

자료: 철도 건설법(2009) 제2조(정의) 재구성

철도시설은 단순한 산업시설 아니라 선로, 보수정비시설, 신호 및 제어시설, 역, 역내 부대시설, 연계시설, 철도 운영시설 등으로 이루어진 복합공간이다. 따라서 철도 관련 부지는 각자의 요소를 하나의 공간으로 인식하는 것이 아니라, 여러 요소들이 결합된 복합체이며 또한, 과거로부터 철도 교통부지 인근 주민과 과거 이용객의 행태와 함께 만들어진 집합단위의 경관으로 인지할 필요가 있다.

2) 서울교외선 송추역 시설물 현황

73) 강동진·장주은(2011. 2), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 제2권 제1호, p. 109.

· 선로



〈그림 3-8〉 선로일대 현황사진

운행이 중단된 후 방치되어 잡초가 무성히 자라고 있으며 철길을 통행하는 행위를 금지하는 표지판이 설치되어 있지만 사람들이 지나다녀서 약 1.5m의 폭으로 소로가 2개 자연스럽게 형성되어있다. 이는 역전 호국로에 있는 버스정류장에서 하차 후 선로의 북쪽에 위치하고 있는 거주하거나 상업시설을 이용하는 사람의 행위에 의해 생겨난 것으로 추측된다. 선로 주변으로는 인근지역민들에 의한 텃밭이 조성되어있다. 선로 주변으로는 용도를 알 수 없는 폐목재 및 폐자재가 방치되어있다.

· 역 시설



〈그림 3-9〉 역 시설 현황사진

표면적 약 347㎡ 크기인 송추역은 현재 코레일의 자산이며 운행이 중단 된 후에 출입문을 봉쇄하여 내부의 진입은 통제되어 있는 상황이다. 역 간판의 페인트

가 벗겨지는 등 부분적으로 노후화된 상태로 남아있지만 구조물을 보강하는 등의 행위 없이 바로 재사용 할 수 있을 정도의 컨디션으로 파악된다. 플랫폼의 경우 폭 3m 길이 100m로 보도블록이 포장되어있으며, 양호한 상태로 남아있으며 플랫폼 위에 벤치 같은 휴게시설은 없고, 송추역을 포함 전·후 역을 알리는 안내판이 남아있다.

· 연계 시설



〈그림 3-10〉 연계시설 현황사진

현재 남아있는 연계시설로는 창고, 주차공간, 광장, 휴게시설(파결라)와 선로인근에 방치된 컨테이너가 있다. 창고시설을 송추역 서편에 위치하고 있으며 진입이 통제되어있다. 송추역전 바로 앞으로 약 10대 정도를 주차 할 수 있는 공간과 표면적 약 100㎡크기의 파결라가 설치되어있다. 주차공간과 역전 광장은 약 1.2m의 레벨차이가 있어서 계단과 스탠드형식의 단으로 연결되어있다. 역전 광장은 약 1,400㎡의 크기로 주차공간에 있는 같은 파결라가 서편에 위치하고 있으며 교외선 운행당시 많은 사람들이 모여서 춤추거나 노래를 듣는 행위를 했던 장소이다.⁷⁴⁾

4. 역전 일대 상업시설 및 주거지역

74) 주민 인터뷰(2013.10.09)

1) 상업밀집지역_1: 송추 역전

송추역전 상업밀집지역의 현재모습은 다음과 같다. 민가와 상업지역이 혼용되어있는 지역으로 '출장 뷔페'와 '두레박 목로주점'이 현재운영 중이며, 원주민이 아닌 임대를 받아 상업행위를 하고 있는 것으로 파악된다. 나머지 건물들은 모두 문을 닫은 상태이며 민가로 파악되는 건물 앞 텃밭 혹은 자전거 등의 거치현황을 보면 현재에도 사람들이 거주하고 있는 것으로 파악된다.



〈그림 3-11〉 송추 역전의 상업밀집지역

〈표 3-10〉 송추 역전 상업시설의 기본정보

구분	주소	사용승인일자 (준공연도)	주용도	주구조	건축면적 (㎡)
①	호국로 597번길 28	1979	제1종근린생활시설	블록구조	25.47
②	호국로 597번길 28	1970	제1종일반주거지역	블록구조	43.46
③	호국로 597번길 22	1964	제1종근린생활시설	블록구조	134.17
④	호국로 597번길 18	1984	제1종근린생활시설	일반목구조	80.60
⑤	호국로 597번길 16	1967	제1종근린생활시설	일반목구조	58.15
⑥	호국로 597번길 14	-	제1종근린생활시설	-	56.00
⑦	호국로 597번길 12	1978	제1종근린생활시설	벽돌구조	45.16
⑧	호국로 597번길 10	1978	제1종일반주거지역	벽돌구조	48.13

자료: 부동산정보 통합포털 온나라 홈페이지⁷⁵⁾

2) 상업밀집지역_2: 호국로 일대

호국로 일대 상업밀집지역 현재 모습은 다음과 같다. 타 지역과 차별적으로

75) <http://www.onnara.go.kr/index.jsp>

대부분의 상가가 현재까지 운영 중이며, 그 중 ‘송추분식’과 ‘송추 주내 토종 순댓국’집이 서울교외선이 운행했을 당시부터 운영되고 있으며, 나머지는 폐선 후 임대를 받아서 상업행위를 하는 것으로 파악된다. ‘송추분식’의 경우 상호명은 분식집이지만 장사가 잘 되지 않아 단체주문만 받고 있는 상황이며 버스표를 판매하는 일과 병행하고 있었고, ‘송추 주내 토종 순댓국’은 2대째 사장님으로 원래 그림을 그리는 작가였던 사장님이 1대 사장님이신 어머니를 대신해서 현재 국밥집을 운영하고 있다.⁷⁶⁾



〈그림 3-12〉 호국로 일대의 상업밀집지역

〈표 3-11〉 호국로 일대 상업시설의 기본정보

구분	주소	사용승인일자 (준공연도)	주용도	주구조	건축면적 (㎡)
①	호국로 591	1964	제2종근린생활시설	블록구조	53.23
②	호국로 591-1	1969	제1종일반주거지역	블록구조	98.33
③	호국로 593	1963	제1종근린생활시설	일반목구조	105.05
④	호국로 595	1976/1960	단독주택(기타) / 제1종근린생활시설	일반목구조 / 벽돌구조	33.48 / 98.13
⑤	호국로 595-1	1966	단독주택(기타)	블록구조	117.23

자료: 부동산정보 통합포털 온나라 홈페이지⁷⁷⁾

76) 주민 인터뷰(2013.10.09)

3) 상업밀집지역_3: 과거 송추유원지 입구

과거 송추유원지로 가기위한 길목이었던 이 지역은 상업시설과 주거공간이 함께 있으며, 호프, 치킨, 삼계탕, 이발관 등의 상업시설은 문을 닫은 상태이고 '용인반점' 하나만 현재까지 운영 중인 것으로 파악된다. 송추계곡으로의 실질적인 입구가 느티나무 사거리로 옮겨지면서 상권이 침체되고, 주민들이 건물을 매각하고 타 지역으로 이주하거나, 아직 매매가 이루어지지 않을 상태로 빈 공간으로 남아있다. 이 지역의 사용승인일자는 1960년대부터 90년대까지 다양하게 나타난다.



〈그림 3-13〉 과거 송추유원지 입구의 상업밀집지역

제3절. 서울 교외선 송추역 일대의 역사적 맥락

1. 서울 교외선 개통과 송추역 일대의 변화

서울 교외선은 1961년 6월 30일 능곡에서부터 가릉까지 26.5km가 1차적으로 개통했고, 2년 후인 1963년 8월 20일 가릉에서부터 의정부까지 5.4km가 준공되어 총 길이 31.9km 전구간이 개통되었다. 개통당시에는 능곡에서부터 의정부까지 운

77) <http://www.onnara.go.kr/index.jsp>

행한다하여 앞 글자를 따서 능의선이라고 불렀다. 열차 운행은 서울역을 출발점으로 하여 신촌·수색을 경유하여, 의정부를 지나 성북·청량리·용산역을 거쳐 서부역으로 귀착하는 순환운행이었는데 용산에서부터 성북 간에 수도권 전철이 운행되면서부터 운행 코스는 서울에서부터 성북 간으로 줄어들었다. 구간내의 역으로는 보통 역 1개소, 간이역 6개소이며, 1일 6회 왕복 운행했다.⁷⁸⁾

교외선이 운행했던 지역 주변인 원릉·벽제·일영·장흥·송추 등은 자연경관이 뛰어나 사람들의 방문이 잦은 곳이 많았다. 교외선이 개통되면서 자연자원이 풍부한 일영, 장흥, 송추 지역은 유원지로 개발되어 서울 시민들이 관광의 목적으로 방문하였다. 특히, 휴가철에는 더 많은 사람들이 유원지에 가기위해 서울 교외선을 이용하였으며, 역전에는 상권이 자연스럽게 밀집되었다.

2. 1960-70년대와 유원지 문화와 송추지역



능, 명소 / 근교에 산재 교외선이용
동아일보 | 1965.04.27 기사(뉴스)

(중간생략)이밖에 재작년 개통된 교외선도 널리 이용된다. 온가족이나 동창, 동향 친구들이 어울려 술이 나오기 마련인 들놀이는 무엇보다도 교통이 편하고 멀리 걷지 않는 곳을 택해야 한다.

(중간생략)교외선 재작년에 개통된 서울시 교외선은 능곡에서 의정부에 이르는 서울시 북쪽의 여러놀이터를 연결해 놓았다. 가장 알맞은 곳은 송추근방, 교외선열차는 아침 8시10분부터 저녁 6시10분까지 2시간 간격으로 서울역에서 출발한다. 차임은 74원

흥겨운 유원지의 포장마차
경향신문 | 1969.09.29 기사(뉴스)

출랑출랑포장마차가 흥겹게 유원지 숲길을 달렸다. 그럴듯한 좌석마련에 포장까지한 포장마차가 도시에 지친 유원객들에게 이제

9월마지막 일요일인 28일 송추유원지에 나타난 이 포장마차는 서울 교외선 송추역에서 5리 남짓한 유원지까지 달려주고 40원씩을 받는데 제법 손님이 많다.

〈그림 3-14〉 신문기사를 통해서 본 송추지역

자료: 동아일보(1965.04.27.), 경향신문(1969.09.29)

서울 교외선은 타 철도시설과 같이 산업물자를 운송하는 목적보다는 수도권 교외지역에 분포하고 있는 문화재, 계곡과 같은 관광지 및 행락지를 가기위한 목

78) 네이버 지식백과

(<http://terms.naver.com/entry.nhn?cid=200000000&docId=1111274&categoryId=200001148&mobile>)

적으로 개통되어 운행되었다. 그 중 송추유원지는 1960-70년대 서울에 거주하는 대학생들이라면 한번쯤을 꼭 가봤을 장소로 유명했다. 이는 1960년대의 신문 기사를 통해서 알 수 있다. 특이한 점은 송추역에서 내려서 유원지까지 마차를 타고 이동할 수 있는 교통수단이 있었다는 점이다.



〈그림 3-15〉 사진자료를 통해서 본 송추지역
자료: 개인 블로그⁷⁹⁾

그 시대에 유행했던 스타일의 나팔바지로 한껏 품을 내고 와 송추역에 내리던 풍경, 참새구이를 안주삼아 양조장에서 갓 가지고 온 막걸리를 먹던 풍경, 직 사 각형은 큰 오디오에서 흘러나오는 음악과, 등에 짊어지고 온 통기타 연주에 맞춰 춤추던 풍경⁸⁰⁾은 지금은 찾아볼 수 없지만 그 당시 송추유원지를 방문했던 사람들의 기억 속엔 남아있다.

3. 교외선 폐선과 송추역사의 침체현상

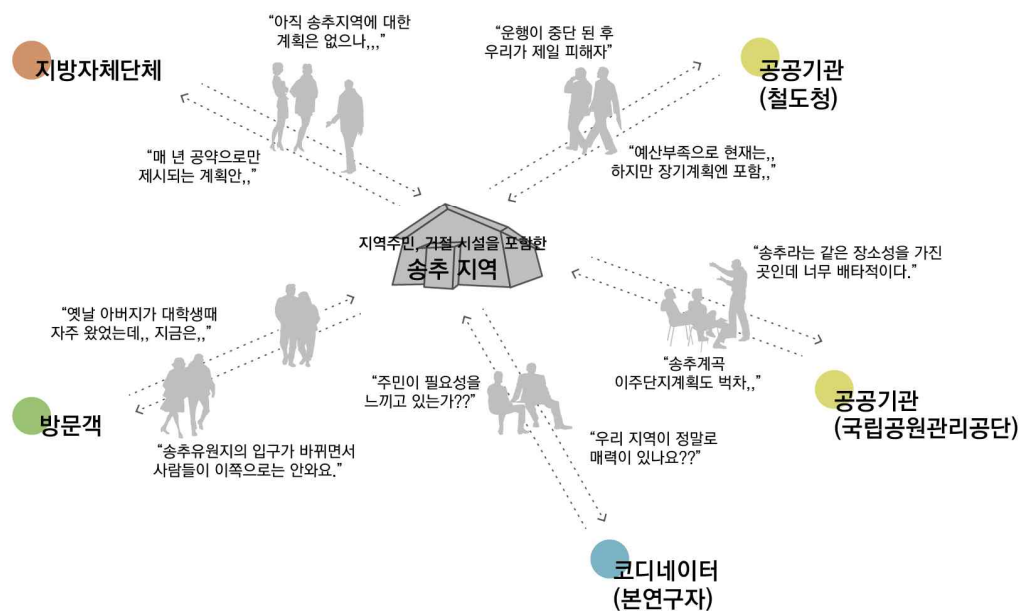
79) <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>

<http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

80) 주민 인터뷰(2013.10.09)

1970 - 80년대 대학생 및 젊은 세대들의 청춘과 낭만을 찾아 서울 교외의 장흥 혹은 송추 유원지로 갈 수 있었던 교외선은 철도청 내부의 사정과 운영을 해야 할 기관사 부족과 정부의 공공서비스 보조금 미지급이라는 원인으로 운행이 중단되어 2004년 4월 1일 이후로는 열차가 운행하지 않는다.⁸¹⁾ 송추유원지를 방문하는 사람들의 통행이 감소하면서 역전 공간의 상업지대는 경제상황이 어려워졌다. 폐 선로, 창고시설을 포함하여 사용하지 않는 역사와 역전광장의 휴게 공간 역시 노후화가 시작되어 현재에는 경기도 양주시 울대리 일대의 홍물로 남아 있지만 현재까지 이 일대에 거주하고 있는 사람들은 과거와 같이 열차가 꼭 운행되지 않더라도 다시금 많은 사람들에게 이용될 수 있는 공간이 되기를 바라고 있다.⁸²⁾

제4절. 이해관계자 분석



〈그림 3-16〉 송추 지역의 다양한 이해관계자

본 연구 및 계획이 실행가능성과 지속가능한 계획안이 수립되기 위해서는 관

81) 위키 백과(<http://ko.wikipedia.org/wiki/교외선>), 두산 백과사전(<http://terms.naver.com>) 재구성

82) 주민 인터뷰(2013.10.09)

련된 이해관계자의 성격과 특성 그리고 니즈를 분석하여 계획안에 반영하여야한다. 지자체로는 양주시의 농촌관광과, 현재 폐 철도부지의 소유주인 철도청, 과거 송추유원지 일대 소유주인 북한산국립공원관리공단 송추분소의 지원과 협업이 가장 중요하며, 실질적으로 이 계획을 실행 및 참여하는 지역주민과 방문객, 그리고 계획을 수립하는 코디네이터를 이해관계자로 도출했다. 도출내용은 <그림 3-16>과 같다.

1. 지방자치단체 및 공공기관

경기도 양주시는 다양한 관광자원이 시 전역에 분포하고 있고, 행정적으로도 관광에 대한 다양한 정책을 실시하고 있다. 본 연구에서 제시하고 있는 송추지역 관광계획과 관련부서는 문화관광과 및 농촌관광과의 '관광 진흥팀'이 해당되고 주요 사업으로는 장흥지역에 대한 다양한 관광계획을 정책적으로 만들어가고 있지만, 송추지역에 대한 구체적인 계획안이 수립되어있지 않다. 하지만 2012년 문화디자인프로젝트사업에 지원했던 정책상의 시도를 보았을 때, 지역주민 스스로가 필요에 의해서 조직을 만들고, 시의 관광정책에 이득이 되는 구체적인 안을 제안한다면 시에 지원과 적극적인 협조가 있을 것으로 예상된다.

철도청의 경우는 5대 벨트사업의 장기계획에 서울교외선의 야간관광열차사업을 검토하고 있는 것으로 보아, 이용되지 않고 있는 서울 교외선 철도부지에 대해 구체적인 활용방안과 예산이 정해진다면 활용에 대한 적극적인 태도가 나타난다. 북한산국립공원 송추분소의 경우는 현재까지는 송추지역과의 연결성이 뚜렷하게 나타나고 있지는 않다.

송추분소의 경우 현재 실시하고 있는 송추지역 상가이주사업에서 많은 시간과 노력, 예산을 투자해서 계곡부의 상업시설을 타 지역으로 옮기는 사업을 실시하고 있지만, 유원지가 가지고 있던 풍경을 잃는다는 걱정과 우려가 함께 나타나고 있다. 관리공단의 상가이주계획은 이미 시작되었지만, 본 연구 및 계획에서 수립할 지역관광계획의 범주와 연대하여 지역성을 확립하고 장소를 함께 만들어간다면 두 공간 모두 시너지효과를 얻을 수 있을 것으로 예상된다.

2. 방문객

신문기사와 사진자료 그리고 주민인터뷰를 통해 1960-70년대 서울 교외선을 이용해 송추유원지에 방문했던 주 이용객은 20-30대로 추정된다. 이는 대학생활 혹은 직장생활을 서울과 경기도권역에서 했던 현재의 60-80대 연령을 가진 사람으로 과거 방문객의 범위를 좁힐 수 있다. 열차 내부에 사람이 다 타지 못해 열차 외부에 까지 몸을 싣고 송추유원지를 방문했다. 현재는 북한산 국립공원 송추지역의 평일방문객을 보면 50-60대 남성이 대부분을 차지하고 있으며, 주말에는 20대 에서부터 6-70대 까지 다양한 연령대의 사람들이 등산을 하거나 식사하기 위해 송추지역을 방문한다. 금요일을 포함한 주말이나 연휴 때는 회사 야유회, 동아리모임, 회식과 같은 다양한 연령층의 사람들의 모임장소로 이용되고 있다.⁸³⁾ 이러한 모습은 과거 송추유원지로 불렸을 당시부터 지속적으로 나타나던 풍경이었다. 과거를 느끼고, 경험을 할 수 있어 현재까지도 많은 방문객들이 송추계곡을 방문하고 있으나, 실질적인 입구가 송추역에서 느티나무 사거리로 이동하여 송추역 일대는 방문객들이 잘 알지 못하며 찾지 않고 있다.

3. 지역주민

지역주민은 운행이 중단 된 후 가장 큰 피해자라고는 하지만 현 상황을 개선하기 위해서는 소극적인 태도를 나타내고 있다. 주민 스스로가 단체를 조직하여 교외선 재 운행에 대한 의견을 지자체나 철도청에 건의한 전례가 없고, 매 번 선거의 공약으로 제시되는 내용에 대해서 불신만 쌓여가고 있다. 송추 역전이 재개발지역으로 선정된 후에 운행당시부터 거주하던 주민들은 땅을 매각하고 이주한 경우와 2세대가 귀향하여 다시 상업을 유지하는 등 다양한 사례로 나타나고 있다. 지역 재생과 교외선 재 운행에 대해서는 많은 관심도를 보이지만 그들 스스로의 힘으로는 지역의 활성화에 대한 어려움을 느끼고 있는 실정이다.

83) “송추유원지 두 번째 장” 계획 시 설문조사 실시, 2012년 1학기 광역조경계획

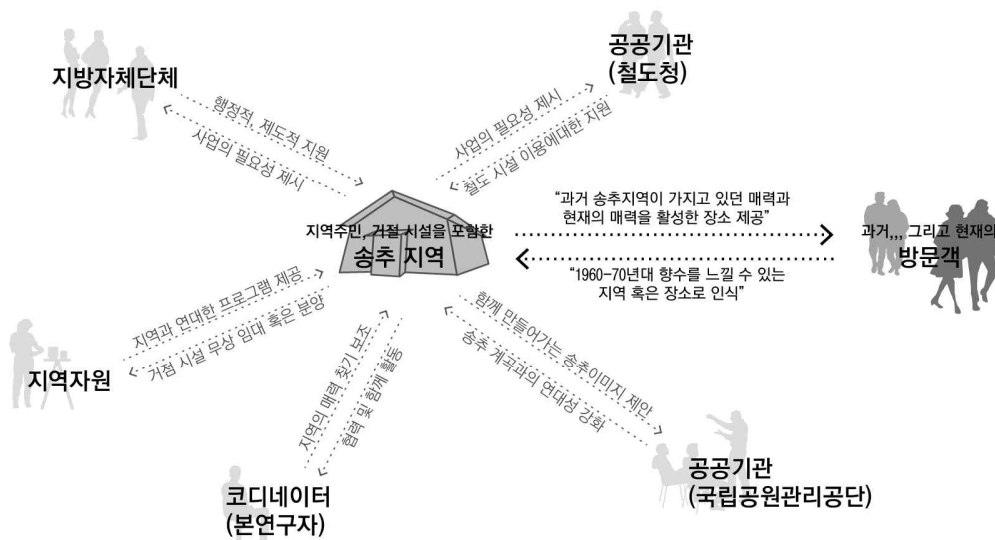
〈표 3-12〉 지역주민 인터뷰 내용

구분	지역주민	주요내용	비고
상업주	순댓국밥집 사장님	“70년대부터 이 자리에서 주점을 운영하셨던 부모님이 늙으셔서 이제는 제가 대를 이어받아서 운영하고 있습니다. 많은 사람들이 떠나갔지만 현재 남아 있는 주민들은 <u>1970년대 당시 사람들로 복적이던 송추역을</u> 잊을 수가 없습니다.”	- 과거에 대한 긍정적 사고 - 지역에 대한 관심도 높음 - 지역작가
	송추분식 사장님	“분식집을 운영했었습니다. 현재는 장사가 잘 되지 않아, 단체주문만 받고 있습니다. <u>건물을 확장하거나 새로 지을 여력이 없습니다.</u> 그냥 그렇게 살고 있습니다.”	- 과거에 대한 긍정적 사고 - 원 주민
	새한약국 원장님	“옛날에는 많은 사람들이 방문했는데, 요즘은 뜸 합니다.”	- 과거 풍경 기억
	용인반점, 충남슈퍼	“이 길에서 저희 집만 남은 것 같아요, 이사 갈 여력은 없고 <u>다시 이 길에 사람들이 오게 만들 방법은 없나요?</u> ”	- 지역에 대한 관심도 높음
지역주민	지역주민 (송추역전 거주)	“방치되어 있는 송추역이 <u>어떤 방법으로든 활용되었으면 좋겠습니다. 다시 옛날처럼 사람들이 오는 곳이 되면 좋겠습니다.</u> ”	- 지역에 대한 관심도 높음
	지역주민 (송추역전 거주)	“여기에 뭐 볼게 있다고 <u>사람들이 가끔 사진을 찍으러 옵니다.</u> ”	- 지역의 매력에 대한 의문
	지역주민 (텃밭)	“그냥 아무도 안 쓰는 땅이라서 <u>텃밭을 만들어서 야채를 키워먹고 있습니다.</u> 상관없지 않나요?”	- 지역에 대한 애착심 높음
	지역주민 (국밥집 사장님) (지역작가)	“원래는 작가입니다. 하지만 지금은 국밥집을 이어 받아서 운영하고 있습니다. 어머니가 여기를 운영했을 당시에는 <u>그림을 그리러 오곤 했습니다.</u> ”	- 과거 풍경 기억

4. 소결

해당 지역 이해관계자 분석을 종합하면 양주시와 철도시설의 소유자인 철도청은 송추 지역의 활성화 및 철도시설 활용에 대한 구체적인 계획이 없고, 이러한 상황 속에서 지역주민은 불만을 호소하지만 실질적으로 주민 간담회 혹은 회의를

통한 적극적인 방법을 구현하고 있지 않다. 이에 본 연구자와 같은 코디네이터의 자문을 통해서 주민 스스로가 지역의 매력을 도출하여 구체적인 계획을 작성한 후 철도청에게 사업의 필요성을 제안하며, 주민 단체를 조직 혹은, 마을 기업과 같은 방안을 구축하여 정부 혹은 지자체의 경제적 지원을 받아야 한다는 결론을 도출했다.



〈그림 3-17〉 지역관광계획의 가능성을 위한 이해관계자의 태도

<그림 3-17>과 같은 프로세스를 거친다면, 1960-70년의 분위기가 남아있는 송추지역에 대해서 지역 주민 스스로의 힘으로 지역의 장소성을 구축하고, 타 지역 사람들은 송추 지역에 대해서 향수를 느낄 수 있는 지역 혹은 장소로 인식하고 지속적인 방문이 이루어 질 것이다.

제5절. 종합

1. 사람들의 기억 속 송추지역의 풍경

오랜 기간 송추 지역에서 거주한 주민, 교외선 운행당시 송추역을 방문했던 사람, 현재의 폐선 된 교외선 모습을 사진에 담기위해 방문하는 사람 모두 ‘송추역’라는 단어 속에서 이 지역의 과거를 회상할 수 있는 계기를 가진다는 공통점이 나타난다.



〈그림 3-18〉 1965-66년과 현재의 송추삼거리모습, 송추지역 항공사진

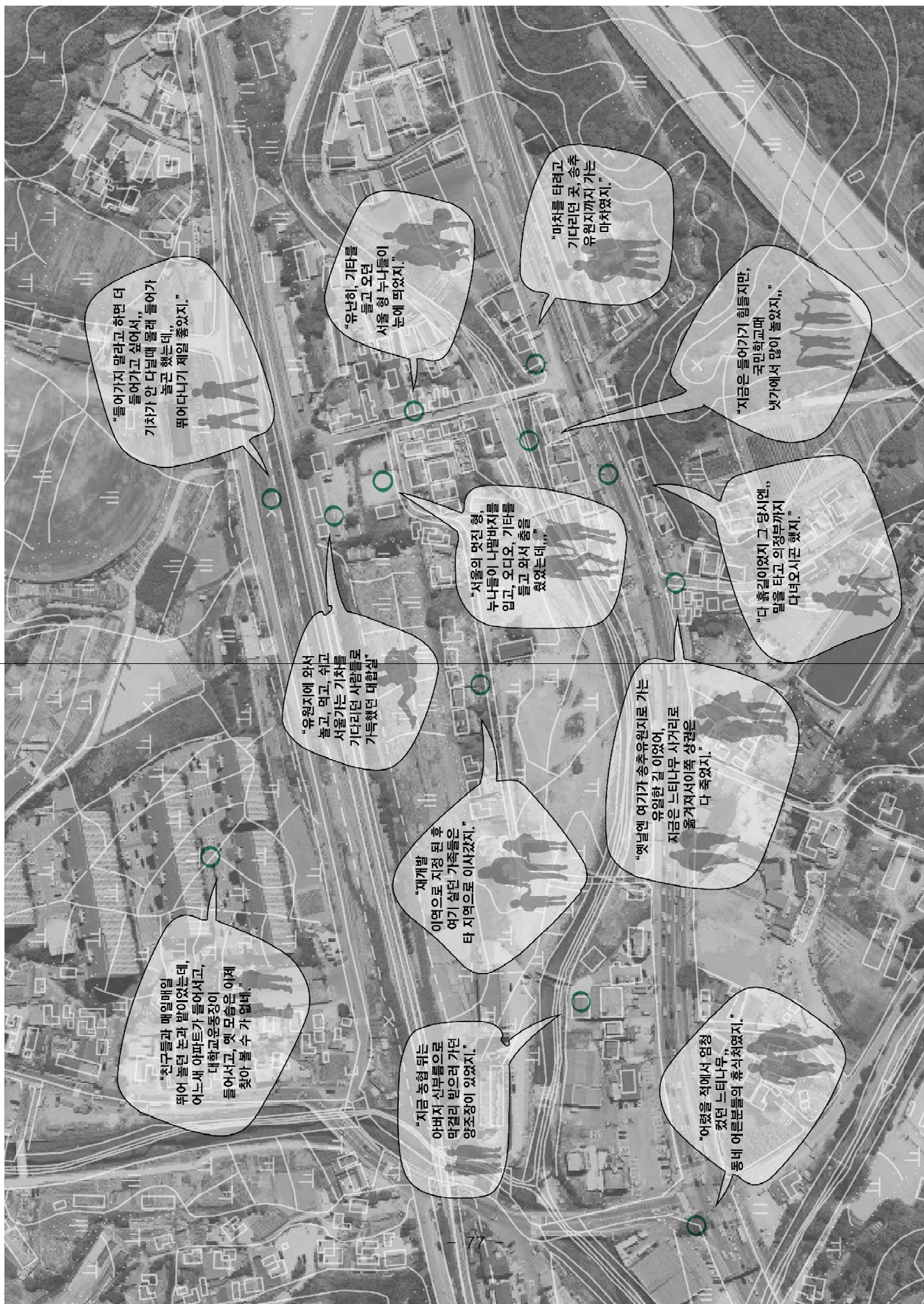
자료: 드레허(Dreher), 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』

현재에는 관리가 되지 않아 방치되고 있지만 시간이 멈춰 버린 듯 남아있는 역사와 철로, 거리와 건물에는 과거의 흔적이 묻어 있고 그 곳을 살아가고 있는 사람들의 어린 시절 속 일상적인 기억들이 담겨있다. 1960년대 중반 용산 미 8군 사령부에서 복무한 드레허(Dreher)가 출장 업무 차 인천, 수원, 의정부 등을 찍은 사진을 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』라는 주제로 개인 블로그에 기재하였는데, 이 사진자료에서도 의정부와 송추를 오가는 39번 국도에서 찍은 송추지역의 1965-66년의 모습이 나타나고 있다.

사진 속 느티나무는 현재 송추 계곡의 실질적인 입구에 해당하는 느티나무 사거리와 같은 나무로 그 당시에 사람들의 모임 및 휴게공간으로 활용되고 있는 것을 알 수 있다. 또한 현재 왕복 2차선 아스팔트 도로 옆 상가와 음식점이 즐비하

고 화물차량과 버스가 지나다니는 호국로는 한적한 시골동네의 흙길이었다. 이러한 사진자료와 주민, 방문객 인터뷰, 연구자 본인의 의견을 더해서 현황분석의 종합결과로 송추지역에 대한 원풍경지도를 제작하였다. 이는 지역의 과거풍경에 대한 기억을 인터뷰를 통해 뽑아내어서 지도로 제작하고, 이를 계획의 실행기 청사진으로 활용하는 방안으로 일본의 마을 만들기 사례에서 사용되고 있는 하나의 방법이다.

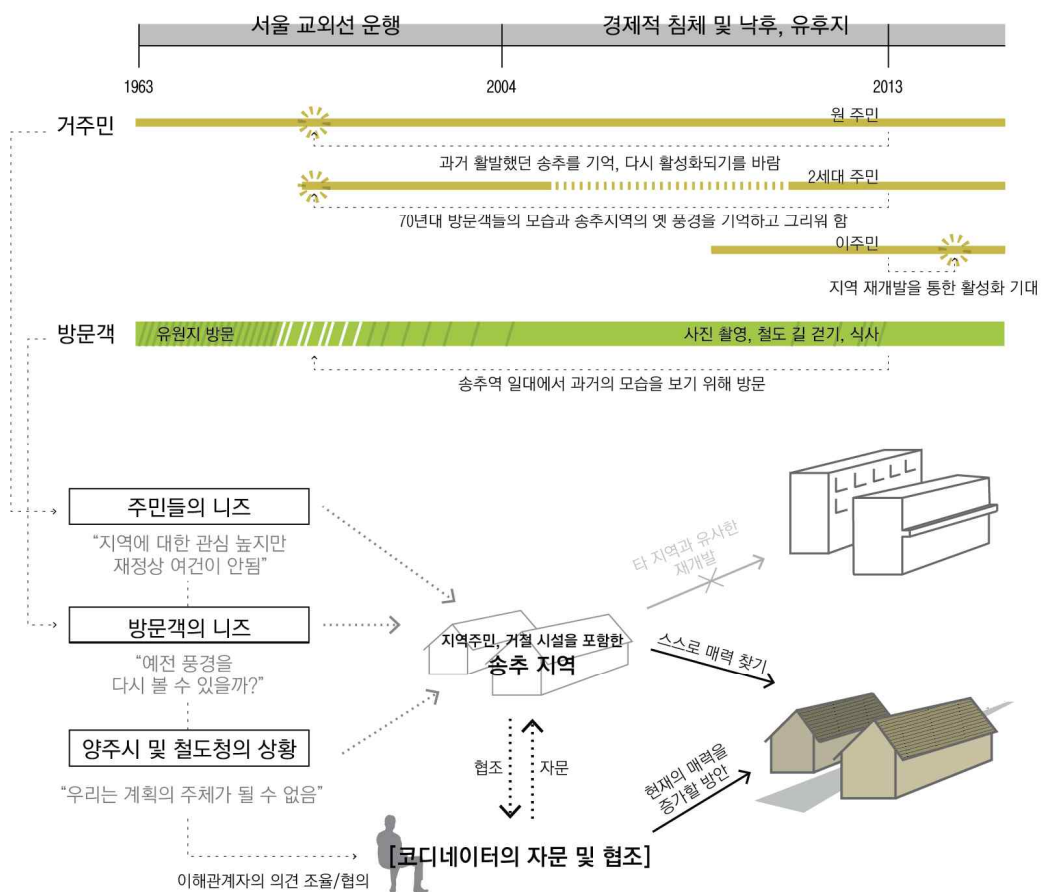
현재의 송추역 일대의 항공사진과 1997년에 제작된 수치지형도를 겹쳐 베이스 맵을 만들고 현재에 거주하고 있는 사람과 과거 송추역을 방문했던 사람들에게 얻어낸 기억속의 송추역 일대 풍경을 지도에 표시한 것은 다음 그림과 같다.



〈그림 3-19〉 과거 방문객과 지역주민의 기억에서 도출해 낸 송추 지역의 원 풍경

2. 방치된 시설물 및 상업 가로공간의 활용가치

송추역을 포함한 그 일대 지역은 1960-70년대 많은 사람들이 방문했던 유원지로의 입구로의 기능을 내려놓고 그 흔적만이 현재까지 남아있다. 또한 재개발 시행사의 부도로 현재 상업가로는 경제적으로 침체되어 있으며, 현재 거주하고 있는 주민들은 형평상 현재 거주지를 보수하거나 이주할 여력이 없다.



〈그림 3-20〉 송추지역의 시설물 및 가로공간에 대한 활용

그들의 기억 속의 송추는 많은 사람들이 북적이던 장소였다. 현재 송추계곡과 북한산을 방문하는 사람들 역시 옛 송추를 생각하며 이 지역을 꾸준히 방문하고 있지만, 느티나무 사거리 방면의 입구를 이용하여 송추역 일대에는 오지 않고 있

다. 따라서 송추역 일대의 상업가로는 가치를 상실하고 방치되어 있다. 이러한 시설물과 가로공간에 새로운 공간을 창출하여 마을 재 활성화를 도모하는 것 보다는 시대의 흔적을 가지고 있는 현재의 모습을 유지·보수하여 가로경관을 개선할 수 있다. 이는 주민들의 현 재정적 상황으로 보았을 때, 단기간에 저비용으로 1970년대의 성행했던 모습으로 풍경을 정비할 수 있으며, 점점 사라져 가는 성행했던 옛 송추지역의 모습을 유지할 수 있다. 현재 북한산국립공원 송추분소에서 시행하고 있는 계곡부의 상업시설을 이전시키는 사업은 자연환경개선 차원에서는 시행되어야 하지만, 과거 송추 유원지의 풍경이 점점 사라지는 과정을 겪고 있다. 하지만 송추역 일대에는 아직까지 송추 지역의 옛 모습을 유지하고 있으며 이러한 콘텐츠를 잘 활용하면 타 지역의 관광지와 경쟁하여 '6070'이라는 추억 혹은 향수의 주제를 가지고 있는 인위적이지 않은 공간을 제시할 수 있다.

3. 지역 자원의 거점시설로의 가능성

현황분석을 통해서 얻어낸 다양한 지역 자원은 문화·역사자원, 자연자원, 사회·인적자원으로 구분되며, 송추역을 거점으로 하여 분포하고 있는 요소들은 다음과 같다.

〈표 3-13〉 송추 지역의 다양한 지역자원에 대한 분류

구분		지역자원
문화·역사자원	문화	행원도예, 용이와 다육이, 송추낚시터, 송추농원, 송추 로얄수영장, 장흥아트파크, 등
	역사	온릉, 느티나무 등
자연자원		북한산, 송추계곡, 일영산 장흥숲길, 공릉천 등
사회·인적자원	사회	양주시청, 마을회관, 북한산국립공원관리공단, 철도청, 송추초등학교, 보타사 등
	인적	우남아파트 노인회, 지역주민, 상업주(송추농원, 카페휘바, 진흥원, 송추 가마골 카페 베르힐) 등

문화자원에 속하는 행원도예, 용이와 다육이는 도자를 이용한 다양한 상품을 팔고 있는 상업시설이며, 행원도예의 경우에는 인근 경기도 일대의 초등학생 및

일반인들이 도자체험을 제공하고 있다.



〈그림 3-21〉 문화자원_행원도에, 송추 로알수영장

송추납시터와 로알수영장은 1900년대 후반의 유원지 문화의 한 맥락으로 성수기에는 제 역할로의 운영을 하고, 비성수기의 경우에는 어린이를 위한 체험 프로그램을 제시하여 현재까지 운영 중이다. 그 외에 장흥면 범위에서 위치하고 있는 장흥아트파크, 일영 유원지 캠핑장 등이 주변에 위치하고 있다. 역사자원에 속하는 온릉은 사적 제210호로 경기도 양주시 장흥면 일영리 일영 유원지 인근에 위치하며, 조선 중종의 원비(元妃) 단경 왕후의 능으로 교외선 운행당시 온릉역인 간이역이 개통 될 만큼 많은 사람이 방문했던 곳이다. 현재에는 비공개 문화유산이지만, 서오릉사무소에 신청을 하면 입장이 가능하다. 서울 교외선을 따라서 송추역에서부터 약 3.5km로 도보 45분, 자전거로 15분이면 접근이 가능하다. 이 일대에는 일영 유원지, 장흥숲길, 장흥아트파크 등이 위치하고 있다.



〈그림 3-22〉 자연자원_장흥숲길, 송추계곡

자연자원으로는 송추역 앞에 흐르는 공룡천과 1960년대부터 송추 지역의 장소성과 밀접한 관계를 가지고 있는 송추 계곡, 오봉과 여성봉에 오를 수 있는 북한산 송추분소의 입구가 도보 20분 내에 있다. 현재에는 상가이주사업으로 2012년에 찍은 <그림 3-22>의 송추계곡부의 음식점은 모두 철거 되었고, 북한산 관리공단이 주체로 자연 계곡으로 복원하는 계획을 실시하고 있다. 장흥 숲길은 장흥유원지일대에 위치하고 있으며, 최근 잘 정비되어 많은 사람들이 방문하고 있는 곳이다.

사회자원으로는 지자체와 국립공원관리공단 외에 마을회관, 송추초등학교 등이 있다. 마을회관은 주민들의 회의 장소로 활용 할 수 있으며, 노인들의 참여를 유도하여 마을 가꾸기 사업을 진행 할 수 있는 잠재력을 가진 장소이다. 그 외에 송추초등학교의 학생들에게 자원봉사점수를 제공하면서 벽화제작, 텃밭 가꾸기 등의 사업에 참여를 유도하여 지역관광계획의 프로그램 주체가 될 가능성을 가지고 있다.



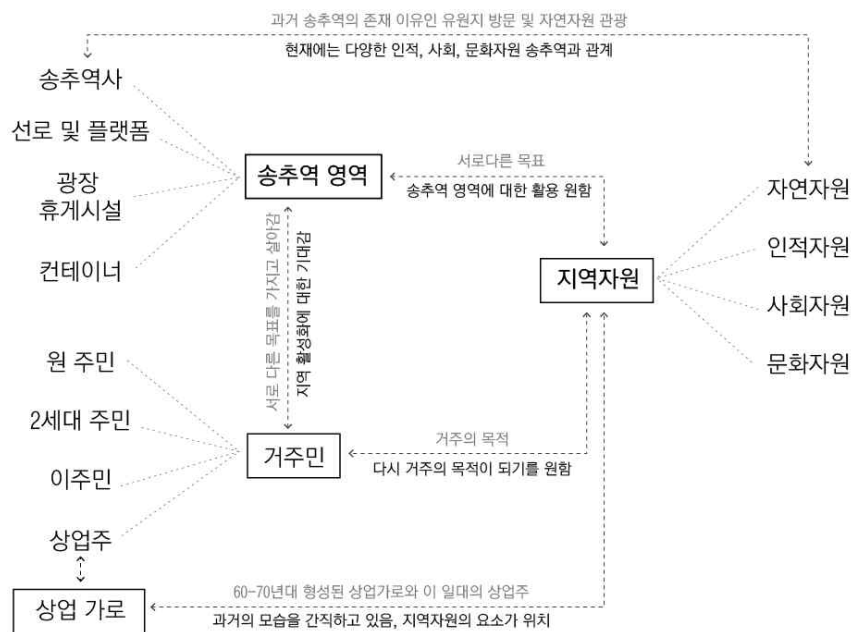
<그림 3-23> 인적자원_우남아파트 노인회가 조성한 거리 꽃밭, 카페 베르힐 내부모습

인적자원으로는 지역주민과 유원지가 성행했을 당시부터 이 일대에서 상업행위를 하던 다양한 업종의 상업시설의 상업주와 가로경관개선에 실질적으로 참여하고 있는 우남아파트 노인회가 있다. 카페 베르힐은 가옥을 개조하여 음료를 파는 상업시설로 레코드 수집이 취미이신 사장님이 운영하고 있으며, 실내 풍경이 시간이 멈춰있는 송추 지역과 어울리는 공간이다.

4. 지역관광계획의 가능성 도출

지역관광계획이 수립되기 위해 가장 중요한 것 중 하나는 지역주민의 생각에서 뽑아낸 계획안 도출이다. 송추 지역 주민은 교외선의 운행이 중단됨에 따라서 지역경제가 침체된 것을 인지하고 있으며 철도 부지에 대한 재활용의 필요성을 느끼고 있지만 수동적인 자세를 취하고 있다.

이에 주민 스스로가 지역에 대한 매력을 되찾기 위해서 지역민 단위의 단체를 조직하여 지자체와 철도 시설의 소유주인 철도청에게 사업의 필요성을 제시한다면, 지자체 및 공공기관의 행정상 검토를 통해 재정 지원을 이끌어 낼 수 있다는 결론을 도출하였다. 이때 주민사업을 시작하기 어려운 상황에서는 코디네이터와 같은 전문가의 의견을 통해서 지역의 매력을 함께 찾아가는 과정을 거친 후, 다양한 지역자원에 대한 조사 발굴을 통해 지역관광의 연결망을 구축하는 관계가 성립한다면, 1960-70년대부터 현재까지 송추 지역이 가지고 있던 매력과 풍경을 되찾을 수 있다는 가능성을 도출했다.



〈그림 3-24〉 송추역, 지역자원, 거주민, 상업가로의 과거 및 현재의 위치

〈표 3-14〉 지역관광계획 수립의 가능성 도출

구분	세부요소	가능성 도출
활용 가능한 공간 및 시설	송추역	<ul style="list-style-type: none"> - 철도청의 장기 계획에는 포함되어있지만 실질적인 활용계획은 제시되지 않고 있음 - 건축물의 구조적인 보수는 필요 없는 상태 - 송추지역 거점시설
	가로 공간	- 사람들의 기억 속에서 가장 많이 언급됨
	상점	- 1970년대 지어진 그대로 현재까지 남아 있음
	느티나무, 공룡천	- 사람들의 기억 속에서 많은 언급되며, 사진자료를 통해서도 1970년대의 풍경으로 확인
지역자원	국립공원 관리공단	<ul style="list-style-type: none"> - 송추 지역의 가장 영향력 있는 이해관계 - 현재 송추 계곡부 상가이전 사업으로 유원지로의 매력을 잃어가고 있음
	행원도에	<ul style="list-style-type: none"> - 단체를 위한 다양한 프로그램 제시 - 송추역 광장의 야외공간에서의 프로그램 활동에 대한 긍정적 의견 가지고 있음
	우남아파트 노인회	- 지역의 가로경관개선에 관심을 가지고 있음
	카페 베르힐	- 복고풍의 가게 인테리어, 음악을 좋아하시는 사장님
	로얄수영장, 낚시터	<ul style="list-style-type: none"> - 송추 유원지 시절부터 존재 했던 시설 - 연령별로 다양한 프로그램 연계 가능성
	진흥원, 송추 가마골	- 40년 이상 송추지역에서 식당을 운영했으며, 현재 송추지역의 유명한 식당으로 많은 사람들이 방문의 목적지가 됨

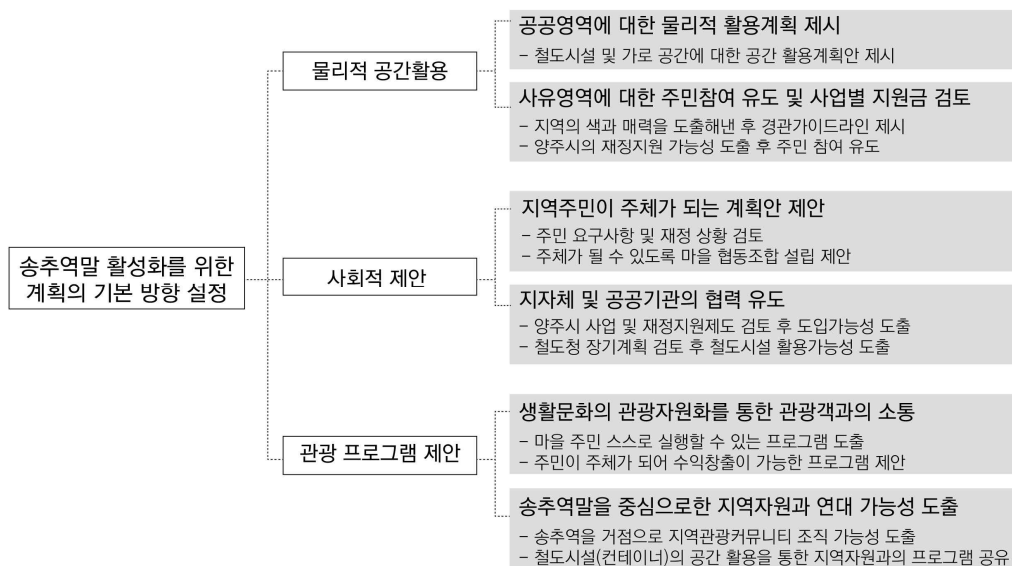
위 표는 현황분석을 통해 도출해 낸 송추 지역의 활용 가능한 공간 및 시설과 지역자원의 세부요소에서 지역관광계획의 수립에 대한 가능성을 도출한 내용이다. 이에 따르면 송추역 영역과 가로 공간, 상업시설에 대한 물리적 활용이 가능하며 지역자원 주체들의 현 추진사항과 목표점에 대하여 합의점을 찾아낸다면, 이와 연대하여 지역관광커뮤니티를 조직하여 송추 지역 관광에 있어 다양한 볼거리, 먹을거리, 놀 거리를 만들어 낼 수 있다.

제4장 지역관광계획의 수립

제1절. 지역관광계획의 기본방향 설정

1. 계획의 기본방향

지역의 역사 및 장소성과 밀접한 관계를 가지고 있을 뿐만 아니라 한 시대의 유산으로서 가치를 가지고 있는 철도시설물의 물리적 활용을 통해서 지역관광계획을 수립하기 위한 기본 방향은 <그림 4-1>과 같다.

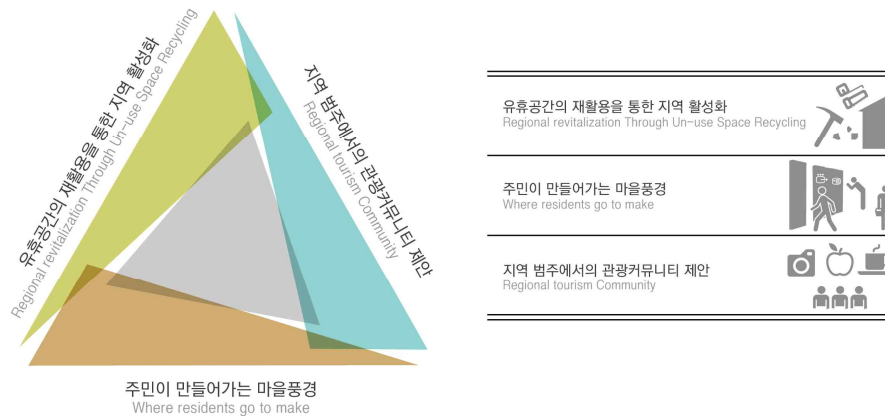


〈그림 4-1〉 계획의 기본방향 설정

구체적인 계획안을 제시할 수 있는 공공의 영역과 경관가이드라인 제시 및 조성 가능성을 검토하여 제안하는 사유영역으로 구분하여 물리적 공간 활용계획을 수립한다. 또한 본 연구자는 부지가 지니고 있는 장소성과 지역성을 이해한 후 주민, 지자체, 관련 공공기관, 시민단체 등의 관계 이해를 통해 지속적인 사업이

될 수 있도록 사회적제안과 관광 프로그램을 제안하는 과정을 통해서 계획이 수립되는 과정인 ‘프로세스 디자인’을 제시하는 것을 기본방향으로 한다.

2. 본 계획의 전략

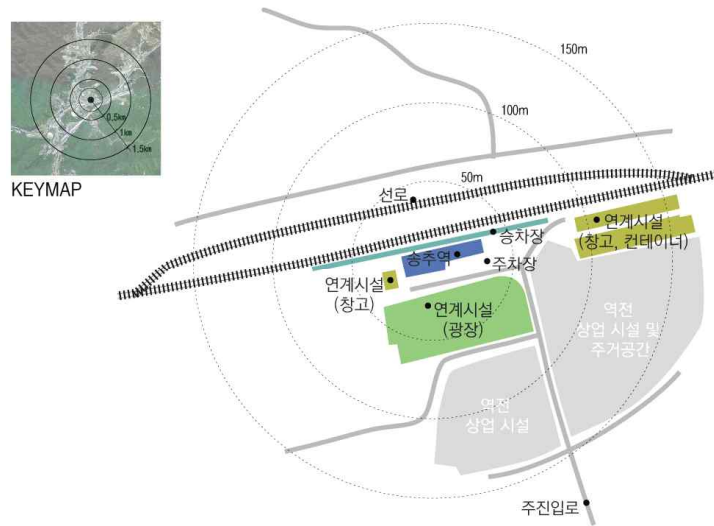


〈그림 4-2〉 계획의 전략

현재 남아있는 철도 시설의 유휴공간에 대해 재활용 방안을 제시하여 지역관광의 거점 시설을 설립하고, 지역 활성화를 모색하는 과정에서 주민이 주체가 되어서 의견을 모아 마을 풍경을 만들어 가는 방향을 제시하는 것, 그리고 지역관광커뮤니티를 조직하여 송추 지역만의 고유한 자원들을 하나의 범주 안에 묶는 것을 전략으로 한다.

1) 지역관광의 거점 시설로의 철도 공간 활용

서울 교외선 송추역에는 폐 선로, 구 송추역사, 승차장과 창고, 광장, 주차장 등의 연계시설이 남아있으며, 물자를 나르던 컨테이너가 역 인근에 방치되어 있다. 본 연구에서는 폐철도 공간과 시설물의 활용에 앞서 산업유산으로서의 가치를 인지하여 물리적 활용을 제시한다.



〈그림 4-3〉 활용 가능한 철도 공간 및 시설물

2) 마을 협동조합과 함께하는 경관 계선 계획 제안



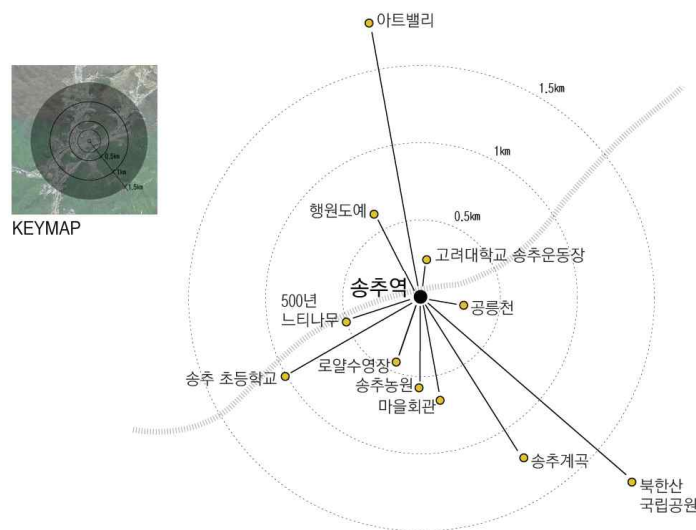
〈그림 4-4〉 송추역 일대 상업밀집지역

본 연구에서는 1960-70년대 서울 근교 최고의 행락지인 송추 유원지를 가기위한 '길'로서의 장소성을 부각하기 역전공간의 상업시설 및 주거지역과 호국로를 건너 송추유원지 및 북한산국립공원을 진입하기 위한 길목의 상업시설에 대하여

계획안을 제시한다. 현재까지 남아있는 상업밀집지역을 부지의 성격과 현황 및 남아있는 컨디션을 고려하여 3개의 섹션으로 구분하여 각 섹션의 성격에 맞게 도로, 입면, 간판, 지붕 등에 대한 가이드라인을 규정하여 제시한다.

3) 지역자원과 연대한 지역관광커뮤니티 구축

본 연구의 대상지인 송추역 일대에도 도보 30분 내·외로 이동 가능한 1.5km내 다양한 자원들이 분포하고 있다.



〈그림 4-5〉 송추역(거점시설)과 연대 가능한 지역자원

특히 과거 송추유원지라는 행락성이 내포하고 있는 농장, 농원, 수영장, 계곡, 공방 등이 현재에도 운영하고 있다. 이에 송추역 일대를 지역관광의 거점으로서 계획하고 장소적인 특성을 고려하여 하나의 지역이라는 범위를 설정 한 후 ‘관광 커뮤니티’를 구축한다.

4) 전략별 목표설정

계획안의 실현가능성을 높이기 위해서는 각 전략별로 활용 가능한 영역을 선출하여서 구체적인 목표를 설정하고 영역별로 실행주체를 선별한다.

〈표 4-1〉 전략별 활용 가능 영역과 목표설정

구분	활용가능 영역	목표설정	실행주체
철도시설 활용	선로공간, 송추역, 역전 광장, 휴게시설, 컨테이너 등	주민과 방문객을 위한 송추역 마을 관광안내센터 설립	철도청, 주민, 코디네이터
가로공간 정비	가로공간과 그에 인접한 상업 및 주거 시설	‘추억의 6070’ 주제를 가진 상업가로 조성	주민, 상업주, 양주시, 코디네이터
지역관광 커뮤니티	송추 지역의 다양한 지역자원	송추 지역의 자원과의 연계망 구축	주민, 지역자원 주체, 코디네이터

제2절. 송추역말 물리적·공간 활용계획의 개요

1. 계획의 전제사항

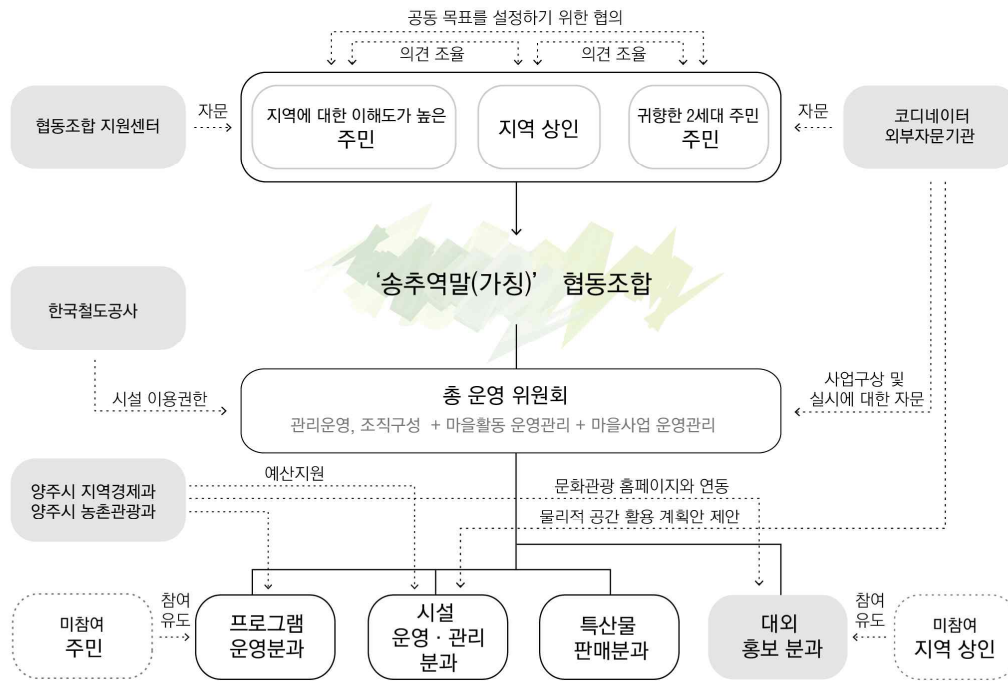
1) ‘송추역말(가칭)’ 협동조합의 설립

송추역 일대 주민들은 철도청의 예산부족 등의 이유로 서울교외선이 재 운행 되는 않는다면, 다른 방안으로라도 다시 이용되기를 바라고 있지만 실질적으로는 아무런 대책을 준비하지 않고 있는 상황이다.⁸⁴⁾

다시 말해, 그들의 삶의 영역을 포함한 지역 활성화에 대한 의지는 있지만 계획안 수립하여 실행할 수 있는 능력이 부족할 뿐 아니라 예산이 충분하지 않다. 따라서 본 연구자는 ‘송추분식’, ‘새한약국’ 등의 상업주와 같이 오랜 기간 거주하거나 혹은 ‘송추주내토종순대국’과 같은 과거 거주 경험이 있으나 최근 유입해 온 주민들 중 지역에 대한 애착이 있으며 지역의 재 활성화에 관심이 있는 자들이 주축이 되어 ‘송추역말(가칭)’이라는 이름으로 협동조합⁸⁵⁾ 설립을 제안한다.⁸⁶⁾

84) 주민 인터뷰(2013.10.09.)

85) 『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 2조 1항: “협동조합”이란 「협동조합 기본법」(이하 “법”이라 한다) 제2조에 따라 재화 또는 용역의 구매·생산·판매·제공 등을 협동으로 영위함으로써 조합원의 권익을 향상하고 지역 사회에 공헌하고자 하는 사업조직으로 양주시(이하 “시”라 한다)에 있는 조합을 말한다.



〈그림 4-6〉 송추역말(가칭) 협동조합’ 의 조직도

총 운영위원회를 조직하여 송추역 일대 및 상업밀집지역에 대한 시설 운영과 관리에 대한 팀, 지역의 다양한 자원들과 연대한 프로그램을 송추역일대에서 실시할 수 있게끔 체험 및 교육 등 프로그램을 운영하는 팀, 마지막으로 양주시 장흥면의 농산물과 인근 지역 목장에서 생산되는 제품들을 판매할 수 있는 특산물 판매팀 등 3개의 세부적인 팀으로 구성한다. 이러한 조직의 운영에 있어서 협동조합의 주관적인 계획이 아닌 관광계획에 있어서 코디네이터 역할을 할 수 있는 자 혹은 외부기관에서 자문을 받고, 양주시의 예산지원 및 협력을 통해서 지속적으로 운영될 수 있는 조합을 만들고 이끌어 나가야 한다. 또한 대외적 홍보팀을 통해서 양주시 뿐만 아니라 경기도 권역 및 서울시민들의 방문을 이끌어내 ‘송추역말(가칭)’에 대해서 일회성 방문이 아니라 사람들의 꾸준한 방문을 유도한다.

<표 4-2>는 연구기간 동안 총 4회 실시한 지역 주민과의 심층 인터뷰를 통해서 협동조합의 설립을 제안하였고, 인터뷰 대상자로 하여금 특이사항을 선출해내 조합원으로서의 가능성이 있는 역할을 도출한 내용이다. 총 운영위원회의 경우는 본 계획에서 집중적으로 제안하는 3개의 상업가로 공간에서 지역에 대한 애착심

86) 『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』, 2013년 9월 16일에 제정

이 가장 높고, 활발히 활동 할 수 있는 40대 후반에서 50대 초반의 연령층인 ‘송추주내순대국’을 운영하고 있는 지역작가분과, 역전 주민 중 타 지역 거주 후 다시 귀향하신 주민, ‘용인반점 상업주’로 선출하였다.

〈표 4-2〉 주민 인터뷰를 통한 ‘송추역말(가칭) 협동조합’ 조직 가능성 도출

구분		특이사항	역할 도출
주 민	텃밭운영자		- 철도부지에 경작행위 특산물 판매분과
	지역작가		- 지역에 대한 애착심 높음 - 지역작가 총 운영 위원회
	역전 주민 1		- 거주기간 40년 이상 - 지역에 대한 이해도 높음 - 집 앞 텃밭 경작 특산물 판매분과
	역전 주민 2		- 거주기간 30년 이상 - 지역에 대한 이해도 높음 시설 운영·관리 분과
	역전 주민 3		- 총 거주기간 20년 내외 - 2세대 거주자 총 운영 위원회
상 업 주	역전	출장뷔페	- 거주기간 10년 내 - 상업시설 중 가장 성행 대외 홍보 분과
		두레박 목로주점	- 거주기간 30년 내외 프로그램 운영분과
	호국로	송추주내토종순대국	- 결혼 후 전입 - 남편: 원주민(지역작가) 프로그램 운영분과
		송추분식	- 타 지역 거주 - 운영 기간 40년 내외 - 버스 정류장 매표소 대외 홍보 분과
		새한약국	- 운영 기간 30년 내외 - 지역에 대한 이해도 높음 시설 운영·관리 분과
		고깃집	- 타 지역 거주 후 귀향 시설 운영·관리 분과
	유원지 초입	용인반점	- 유일한 상업시설 - 지역에 대한 애착심 높음 총 운영 위원회
		충남슈퍼	- 지역에 대한 이해도 높음 프로그램 운영분과

이들을 중심으로 프로그램운영분과, 시설 운영·관리 분과, 프로그램운영분과를 각각 선정하였고, 그 외에 대외홍보 분과를 설치하여 송추역 마을이 주민의 생활 문화와 철도 시설 및 가로공간의 추억을 주제로 마을 협동조합 및 마을 기업을 설립하여 스스로 장소를 만들어 가는 과정 속에서 이윤을 창출해 내는 등의 활동을 통해 지속가능한 마을의 재 활성화를 도모할 수 있는 방안을 제시한다.

2) 양주시의 지원

『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 7조에 의하면 지역주민들의 권익·복지 증진과 관련된 사업을 수행하는 과정에서 협동조합 등의 발전을 위하여 양주시로부터 예산을 지원받을 수 있다. 세부사항은 다음과 같다.

제7조(협동조합 등에 대한 지원)

시장은 협동조합 등의 발전을 위하여 다음 각 호의 사항을 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

1. 「양주시 중소기업 및 소상공인 운전자금 지원 조례」에 따라 융자하는 중소기업 육성기금을 지원
2. 협동조합 등의 전문 인력 양성과 조합원의 능력향상을 위한 교육·훈련·연수 실시
3. 협동조합 등의 설립과 운영에 필요한 경영·법률·회계·기술 등의 분야에 대한 자문 및 정보제공
4. 협동조합 등에서 생산하는 재화나 서비스의 우선구매 촉진
5. 법 제12조에 따른 협동조합의 날 및 협동조합 주간 기념사업
6. 협동조합 등 상호간의 협력·지역사회공헌활동·공동사업 등을 촉진하기 위하여 협동조합 네트워크 구축 및 활동사항

『양주시 협동조합 지원에 관한 조례』 제 8조에 의하면 협동조합지원센터를 설치 할 수 있으며 세부사항은 다음과 같다.

제8조(협동조합지원센터의 설치 등)

① 시장은 협동조합 등의 홍보, 교육, 인프라지원, 체계구축, 지역사회 기여 등 단계별로 종합적인 활성화 시책을 지원하는 양주시 협동조합지원센터(이하 “지원센터”라 한다)를 설치할 수 있다.

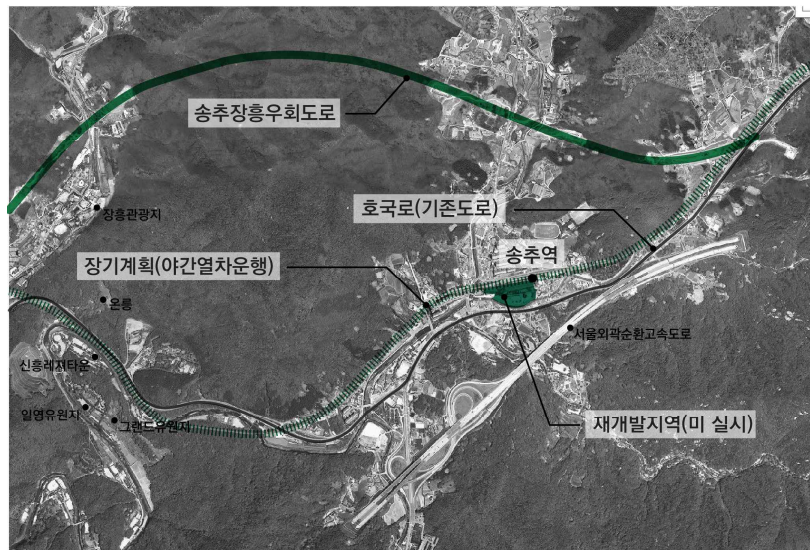
② 지원센터의 기능은 다음과 같다.

1. 협동조합 등의 실태조사 및 지원계획 수립 지원
2. 협동조합 등의 모델 개발 및 시의 정책 연구 지원
3. 협동조합 등 서로의 협력 지원
4. 협동조합 등 지원 정책에 대한 모니터링
5. 홍보, 교육, 컨설팅 등 지원 활동
6. 그 밖에 협동조합 등의 설립 및 지원에 필요한 사항

- ③ 시장은 「양주시 사무의 민간위탁촉진 및 관리 조례」에 따라 지원센터 운영에 관한 사항을 법인·단체 또는 개인에게 위탁할 수 있다.
- ④ 시장은 지원센터 운영에 필요한 경비를 예산의 범위에서 지원할 수 있다.

그 외에 양주시는 다음 해에 대한 ‘양주시 예산편성을 위한 제안서’를 이번 해 8월 31일까지 첨부된 양식(제안서)을 다운받아 작성하신 후 제출하면 실무부서 검토와 예산참여시민위원회의 심의를 거쳐 예산에 반영하도록 하는 ‘주민참여 예산제’를 실시하고 있다.

3) 도시계획 및 지역에 대한 장기계획과의 연관성



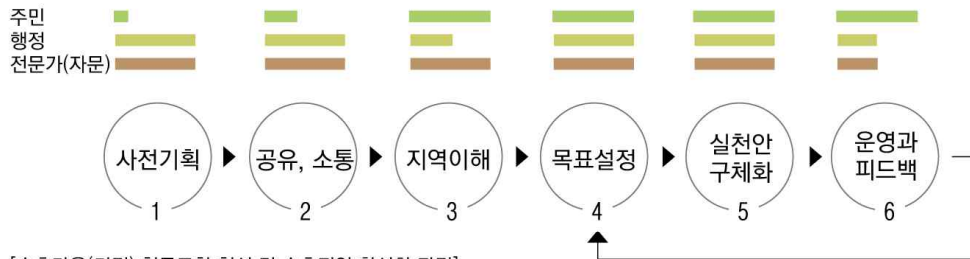
〈그림 4-7〉 도시계획 및 행정계획 검토사항

현재 송추지역 일대 철도시설, 토지 및 도로에 대한 장기계획을 살펴보면 철도청에서 실시하고 있는 서울 교외선 야간 관광열차운행계획, 2015년 완공될 장흥송추우회도로 계획, 역 전의 미 실시된 재개발지역 등이 있다. 본 계획을 수립할 때 이러한 사항을 전제하여, 현재에는 운행이 중단되었지만 다시 열차가 다닐 수도 있다는 가능성을 가지고 철거가 가능하거나, 운행 시에도 사용할 수 있는 시설물을 설치한다. 또한 송추장흥우회도로가 건설되면 현재 화물용 차량을 포함한 물자를 운반하는 차량 통행 빈도가 높은 호국로는 점차적으로 차량의 이동이

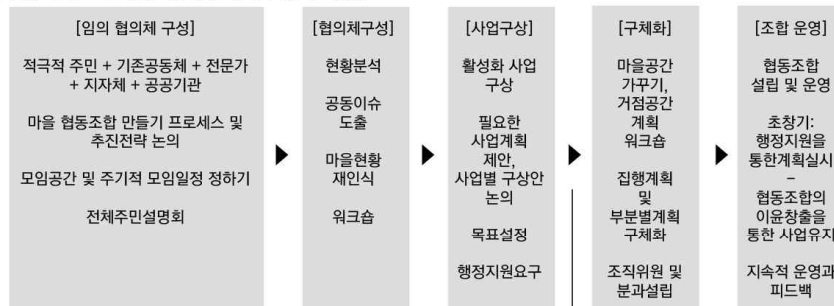
감소할 것으로 예상된다. 그리고 아직까지는 송추역전 재개발 지역에 대한 계획이 무산되었지만, 송추역 마을 협동조합의 설립 후 장기적인 계획범위로 포함할 수 있는 가능성을 포함한다.

2. 단계별 조성계획

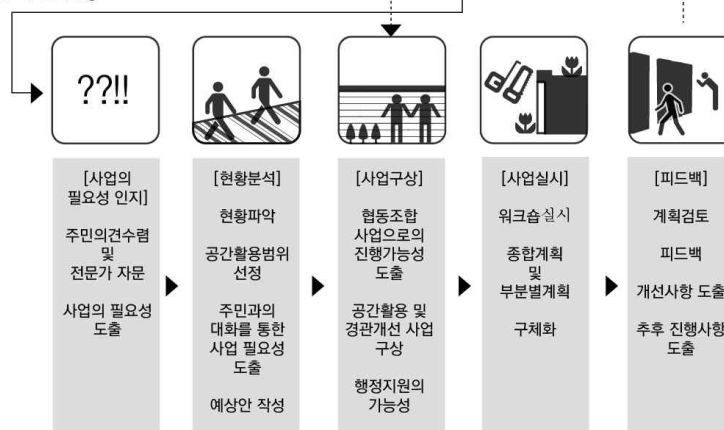
[실행주체 참여도]



[송추마을(미정) 협동조합 형성 및 송추지역 활성화 과정]



[물리적 공간 활용 및 경관 개선사업]



〈그림 4-8〉 협동조합의 조직과정과 계획안 수립과정

자료: 유나경(2013) 재구성⁸⁷⁾

송추역 마을에 대한 지역관광계획을 주민 스스로가 만들어 가기위한 단계별 조성계획은 다음과 같다. 초창기에는 양주시의 행정적인 도움과 코디네이터와 같은 전문가 자문의 비중이 크지만 점차적으로 실질적인 운영 주체인 지역 주민의 참여도가 높아지도록 주민의 적극적인 참여를 유도하는 것이 가장 중요하다.

코디네이터는 제 3의 입장에서 객관적인 시선으로 지역에 대한 이해관계자를 분석하고 각 객체들의 요구사항을 분석한다. 또한 주민 스스로가 알지 못하는 지역에 대한 매력을 찾아주는 역할도 함께 한다.

그러한 관계 속에서 임의 협의체가 형성되고 무관심이었던 주민들도 지역의 재 활성화라는 관계 속에서 점차적으로 참여도가 상승하게 된다. 이때 코디네이터가 주체가 되지 않고, 지역에 대한 관심도와 이해도가 가장 높으며 적극적인 주민을 선정하여 협의체의 지도자로 선정한다. 협의체는 그들의 삶과 문화 현재 남아 있는 건축물, 송추역 영역이 마을의 매력임을 코디네이터와 함께 찾아가는 과정을 거친 후 마을 및 지역 범주 안에서 공간별 활용방안과 목표를 설정한다. 이때 양주시와 철도청의 행정적인 지원을 받을 수 있는 방안을 모색한다. 조합이 설립되고 운영하는데 있어서 주민들이 역할을 분담하여 세부적으로 분과를 설립하고 분과별로 세부계획을 수립한다. 실질적인 운영을 통해서 방문객을 유치하고, 이윤을 추구하며, 지역관광커뮤니티를 조직하며, 지속적인 운영을 위해서 피드백 과정을 거친다.

협동조합의 조직과정 속에서 송추역 영역의 물리적 활용방안과 상업가로 공간의 경관개선 계획안이 수립된다. 이때, 양주시의 협동조합지원에 관한 조례 및 행정안전부 지역발전정책국의 ‘마을기업 육성 시행지침’ 등의 재정지원을 검토하여 마을 주민들의 적극적인 참여를 유도한다. 물리적 공간 활용 및 경관 개선사업 역시 계획의 시행 후 피드백 과정을 거쳐서 개선해야 할 사항을 도출하며, 추후 진행되는 사업에는 새 지침을 수립하여 더 안정적인 사업이 시행되도록 한다.

87) 유나경(2013.09). “커뮤니티 디자인 관련 제도_서울시 주민 참여형 재생사업을 중심으로“. 『환경과 조경』

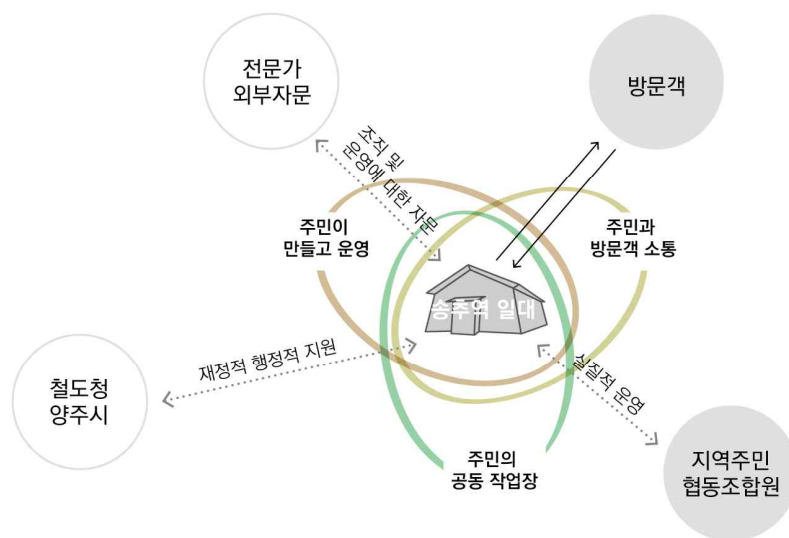
제3절. 송추역 일대 물리적·공간 활용계획

1. 송추역 영역 공간 활용계획

〈표 4-3〉 송추역 영역 공간 활용계획에 대한 개요

위치	경기도 양주시 장흥면 부곡리 524-4 일대
공간 활용 방식	송추역을 중심으로 한 철도시설에 대한 물리적 활용방안 제시
실행주체	주민, 철도청, 코디네이터
이용 대상	지역주민, 지역자원 주체, 방문객

송추역 영역에 대한 공간 활용계획에 있어서 철도청의 장기적인 계획에 포함되어있는 야간열차운행 계획안을 고려할 뿐만 아니라, 실질적으로 가장 많이 이용하게 될 주민들에게 얻어낸 인터뷰내용을 포함하여 계획의 가능성을 검토한 후 계획을 수립한다.



〈그림 4-9〉 송추역 영역 공간 활용

이 지역에 거주하고 있지는 않지만 마을 만들기 혹은 지역 활성화에 대한 전략 혹은 기술을 가진 전문가는 지역주민에게 협동조합의 조직 및 마을 기업의 운영에 대한 자문을 실시하고, 주민은 도움을 받아 실질적인 운영체가 된다.

또한 송추역 영역의 경우 철도청의 소유임으로 사업의 주체가 되는 ‘송추역말(가칭) 협동조합’은 양주시 및 철도청과의 협업을 통해서 안을 수립하여, 주민이 만들고 운영하는 공간, 주민의 공동 작업 및 생활문화를 공유하는 공간, 그리고 방문객과 소통하는 공간으로 송추역을 활용한다.

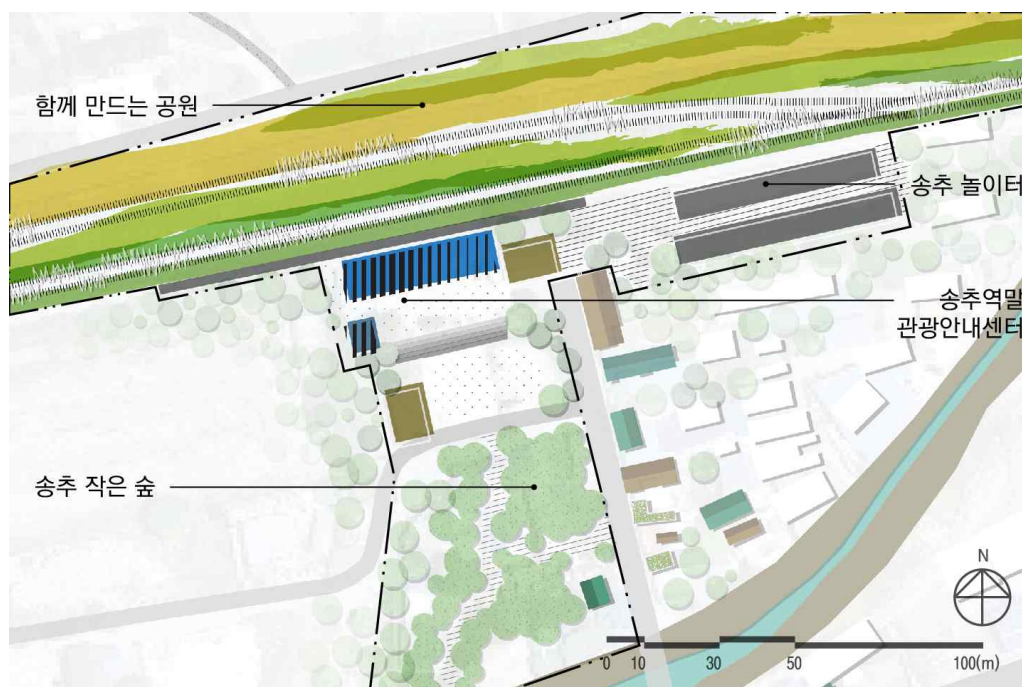
〈표 4-4〉 송추역 영역 공간 활용방안 개요

구분		내용	비고
선로	선로 시설	- 설치 후 제거가 가능한 이동형 벤치 및 시설물 도입 - 야간조명	공공 영역
	선로 공간	- 열차의 운행에 방해가 되지 않는 범위에서의 식재하여 방문객, 주민을 위한 휴게공간 조성	공공 영역
역 시설	역 외관	- 구조 및 골조는 그대로 사용 - 입면에 대한 2-3개 의 대안 제시	공공 영역
	역 내부	- 1970년대 포스터, 물품(난로, 책상, 의자)을 활용하여 분위기 연출 - 방문객을 위한 송추역 마을, 송추지역 관광안내센터 운영 - 송추역 마을(가칭) 협동조합의 사무실	공공 영역
	플랫폼	- 방문객 휴게 공간 및 주민들을 위한 모임장소로 활용 - 교외선의 재 운행 시에도 이용될 수 있는 소재 및 크기의 벤치, 간이매점(사이다, 달걀, 잔치국수, 우동 등) 등 설치	공공 영역
연계 시설	창고	- 송추역 마을(가칭) 협동조합의 창고시설로 활용	공공 영역
	휴게시설 (주차장)	- 조합원을 위한 주차시설로 활용, 활용하지 않는 시점에는 마을 주민들의 공동 작업장으로 활용 - 1970년대 지어진 휴게시설은 보수 후 그대로 이용	공공 영역
	휴게시설 (광장)	- 휴게 및 활동공간으로의 활용 - 방문객의 활동 유도_음악, 주말 벵글시장 등	공공 영역
	컨테이너	- 개조 후 지역자원 주체에게 분양·임대를 통한 마켓 및 체험 공간 조성 - 협동조합원이 운영하는 막걸리공방, 텃밭에서 생산된 채소	공공 영역

현재 남아있는 형태와 상황을 고려하여 활용 가능한 송추역 영역에 대한 시설물에 대한 활용방안에 대한 개요는 <표 4-4>와 같다. 선로 및 역 시설의 경우 철도가 재 운행 될 것을 고려하여 이동이 가능한 벤치 및 시설물을 도입하고, 역 시설은 관광안내센터 및 주민의 공동작업 및 방문객과의 소통공간으로 제안한다.

연계시설 중 컨테이너는 과거에는 물자를 운반하는 기능을 했지만, 현재에는 방문하는 사람들로 하여금 송추 지역의 매력을 전파할 수 있는 다양한 놀 거리, 먹 거리, 볼거리를 제공하는 공간으로 창출한다.

이러한 활용방안을 토대로 조성된 송추역 영역에 대한 활용계획안의 평면도는 다음과 같다.



〈그림 4-10〉 송추역 영역 활용 계획

송추역 영역은 크게 협동조합을 중심으로 조성 운영되어 방문객과 주민의 소통공간인 ‘송추역말 관광안내센터’와, 방문객을 위한 복합 어메니티 공간으로 ‘함께 만드는 공원’, 그리고 송추 지역의 관광커뮤니티의 거점시설이 될 수 있는 컨테이너 시설을 활용한 ‘송추 놀이터’의 공간으로 분류할 수 있다.

그 외에 송추역전 광장 시설, 주차 시설, 휴게 공간은 과거의 원기능을 그대로 활용하며, 광장 옆 재개발 지역은 소나무와 가래나무를 재식하여 ‘송추 작은 숲’을 조성해 마을 주민과 방문객을 위한 휴식 공간을 조성하며, 이는 재개발이 실시될 때 철거 될 수 있다는 가능성을 가지고 있다.

1) 송추역말 관광안내센터_협동조합을 중심으로 한 주민 소통 공간

송추역 및 철도시설의 재사용에 있어서 가장 큰 주안점은 주민을 위한 소통공간으로의 활용이다. 본 연구에서는 협동조합의 설립을 전제사항으로 제시하였고, 그것이 불가능할 경우에도 송추역 일대는 1차 이용자인 지역민이 스스로 만들고 이용 및 운영을 하는 공간으로 계획한다.



〈그림 4-11〉 ‘송추역말 관광안내센터’의 예상 풍경

2) 함께 만드는 공원_방문객을 위한 복합 어메니티공간

송추역 및 선로, 플랫폼 등의 시설물은 주민뿐만 아니라 방문객을 위한 휴게 공간 및 정보 교환의 장으로 제시한다. 방문객이 지역관광의 안내센터인 송추역을 통해 이 일대 지역에 분포하고 있는 북한산, 카페 베르힐, 송추 낚시터, 송추 계곡, 송추 가마골 등과 같은 지역자원에 대한 정보를 수집하고 스스로 마을 둘러보기에 나설 수 있게 유도한다. 선로 및 플랫폼 공간을 통해서 산책과 휴식을 즐길 수 있으며, 주민이 만들어 놓은 텃밭에서 농산물을 수확하는 체험을 할 수 있다. 광장 및 휴게시설은 현재 남아 있는 과거의 시설물을 유지·보수하여 원 기능을 재이용한다. 선로 공간에 설치된 ‘시간의 터널’은 과거 기차가 운행하던 철로에 기차가 들어오는 형태의 모습의 오브제이다. 의정부역 혹은 장흥역에서 선로를 따라 가볍게 뛰거나 걸어서 송추역으로 접근하는 사람들을 위한 입구시설로 송추역으로의 시간여행의 초입이 되는 시설물이다.



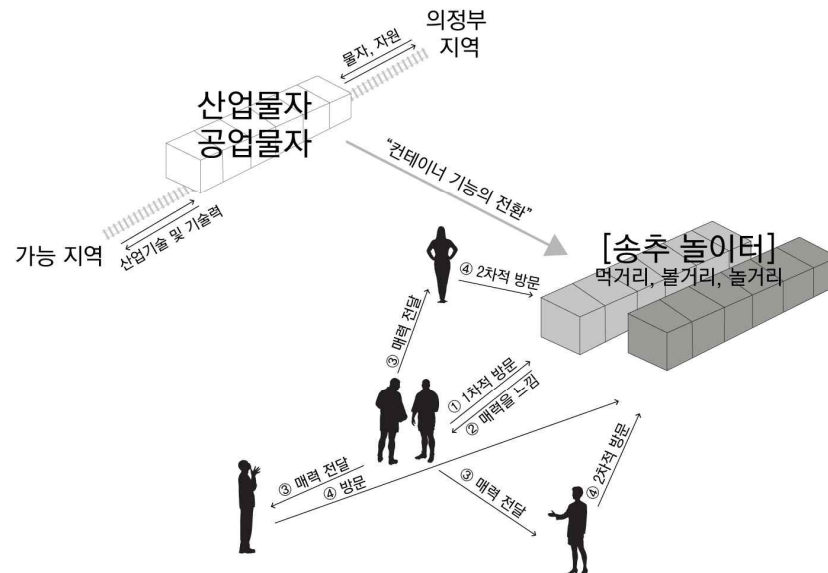
〈그림 4-12〉 ‘함께 만드는 공원’ 의 예상 풍경

선로 사이 공간에는 자연스럽게 야생화가 자라날 수 있도록 유도하며, 소나무와 가래나무 등을 재식한다. 플랫폼에 설치된 벤치와 초화류 재식공간은 교외선의 재운행시에도 그대로 이용 될 수 있는 범위 내에서 설치한다.

3) 송추지역 관광커뮤니티의 거점시설_송추 놀이터

양주시에는 다양한 문화자원, 자연자원, 사회자원이 분포하고 있으며 수도권 교외관광도시로서의 기능을 유지하고 있다. 하지만 양주시 일대에 분포하고 있는 지역 자원들을 묶어 줄 수 있는 거점과 각 지역 자원 주체들의 커뮤니티가 구축되어 있지 않은 실정이며, 각각의 관광거점의 주제가 연계되어 있지 않은 정체성 없는 관광도시가 되어가고 있다. 이에 유원지를 가기위한 통로였던 송추역의 구 기능을 재활용하여 ‘지역관광의 거점’으로서의 기능을 수행하도록 제안한다. 송추역사를 활용하여 관광안내센터의 역할을 담당할 뿐 아니라 남아있는 폐철도 시설 중 현재 사용되고 있지 않은 창고 및 컨테이너를 활용하여 지역자원의 주체 혹은 인근주민에게 개별적으로 분양 혹은 양도하여 농산물 직거래장터, 공방, 체험 시설 등을 운영하여 지역의 특산품을 구입하거나 다양한 경험을 할 수 있는 공간으로 계획한다. 컨테이너 시설은 교외선이 운행했을 당시에는 의정부 및 가능지역 등 경기도권역에서 산업물자를 운반하는 기능을 했다. 이러한 원기능을 새로운 시각으로 해석하여 현재에는 송추지역을 방문하는 사람들의 1차 방문을 통해서 방문의 의지가 낮았던 타 지역의 사람들에게 송추 지역의 매력을 운반 및 전달하

는 공간으로 창출하여 사람들의 지속적인 방문을 유도하는 기능을 부여한다.

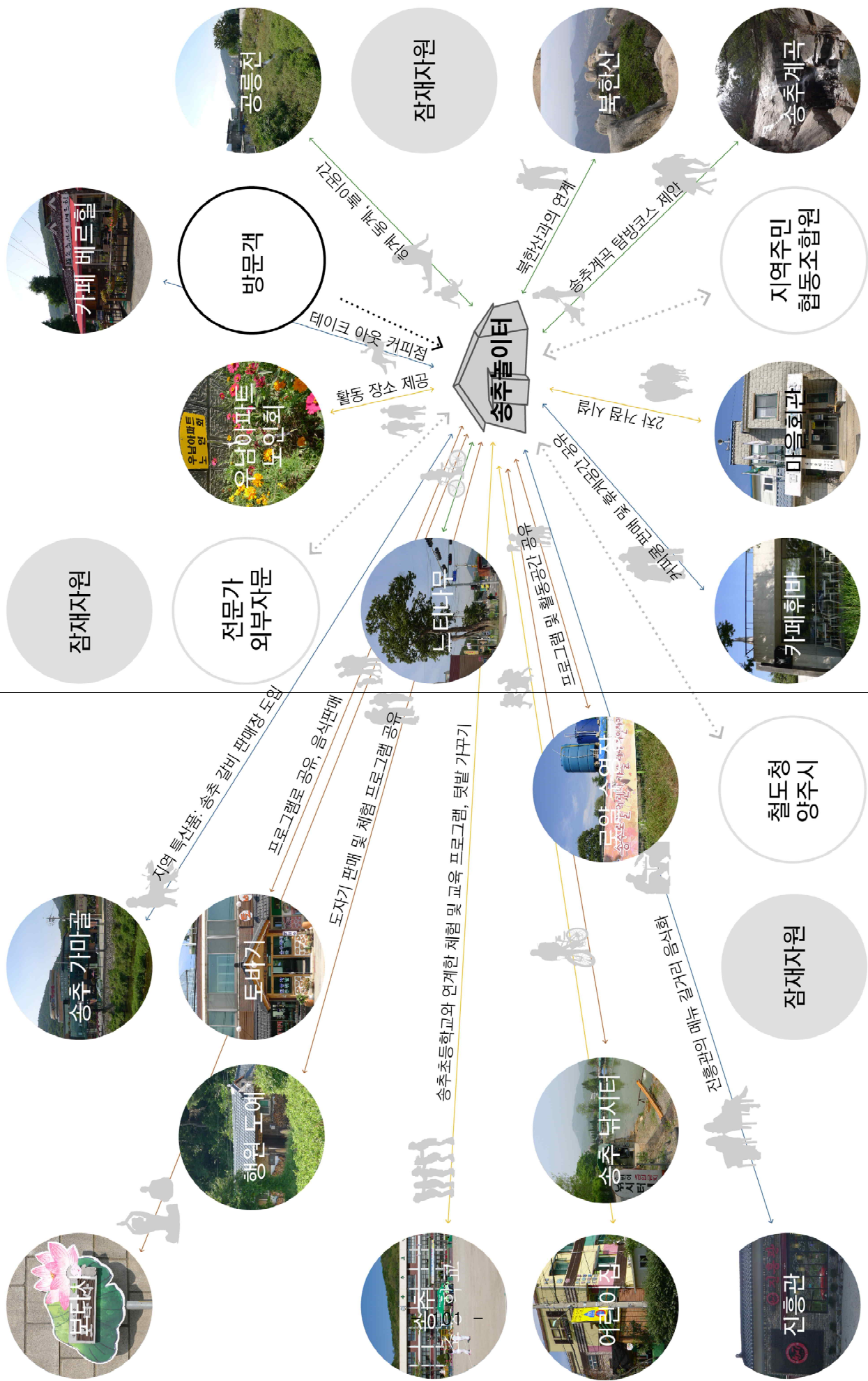


〈그림 4-13〉 컨테이너의 기능에 대한 새로운 시각



〈그림 4-14〉 ‘송추 놀이터’의 예상 풍경

송추역말 협동조합원은 컨테이너 마켓을 활용하여 철도부지와 송추역 마을 관광안내센터, 그리고 거주공간의 텃밭에서 생산되는 농산물을 판매하거나, 막걸리 제조 공방 및 체험 프로그램 등을 시행하여 수익을 창출한다. <그림 4-15>는 본 계획에서 제안하는 송추 놀이터와 해당 지역의 다양한 지역 자원과의 연계 가능성을 도출한 내용이다.



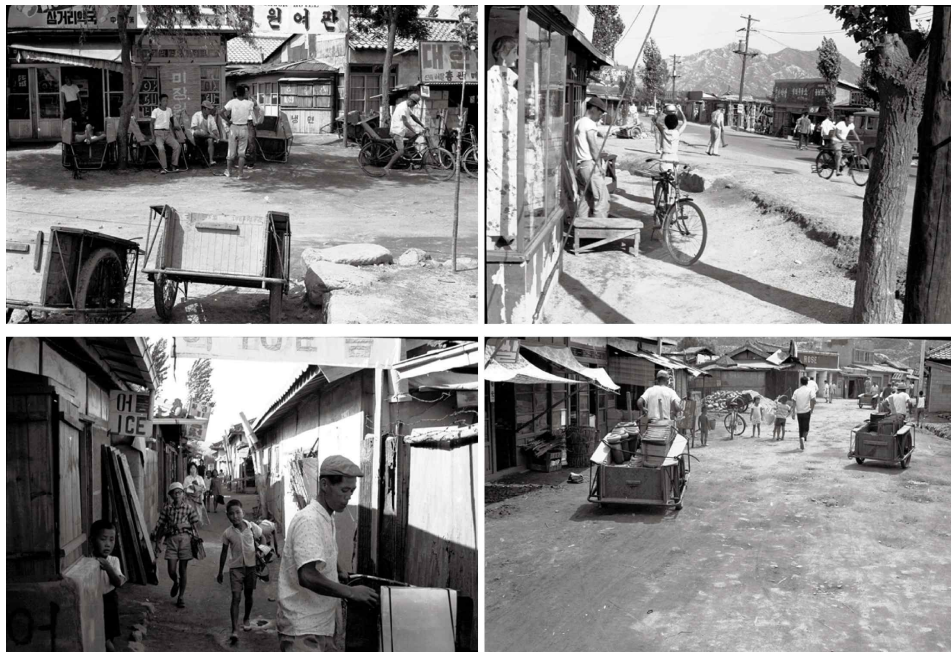
〈그림 4-15〉 송추 놀이터와 지역자원과의 연계

2. 마을 협동조합과 함께하는 마을 풍경 만들기 계획

〈표 4-5〉 마을 풍경 만들기 계획에 대한 개요

위치	경기도 양주시 장흥면 부곡리 및 울대리 상업가로
공간 활용 방식	지역주민의 참여를 유도한 경관 가이드라인 제시
실행주체	양주시, 지역주민, 코디네이터
이용 대상	지역주민, 방문객

현재까지 이 지역에 거주하고 있는 주민들의 재정 상황과 거주지에 대한 애착도, 타 지역 관광지와 경쟁력을 가질 수 있는 송추 지역이 가지고 있는 물리적 현황, 그리고 양주시의 행정상의 계획과 철도청의 상황 등 세 가지 관점에서의 고려를 통해 현재 남아 있는 시설물 및 상업 가로공간에 대하여 이 지역이 가장 활발했던 1970년대의 분위기와 풍경을 계획의 청사진으로 제안한다. 서울시 종로구 삼청동 경복궁 인근에 위치하고 있는 국립민속 박물관은 2009년에 1960-70년대의 거리를 주제로 ‘추억의 거리’를 야외공간에 조성하였다.



〈그림 4-16〉 사진 자료를 통해서 본 1970년대 서울 교외지역의 모습

자료: 드레허(Dreher), 『그때 그 시절, Korea 1965-1966』

이 거리는 박물관을 찾는 사람들에게 향수를 불러일으키게 하는 매개체 역할을 할 뿐 아니라 가족단위로 방문하는 사람들에게는 부모세대의 유년시절의 기억을 60-70년대 풍경을 접하지 못한 10-20대에게 전달하는 교육적인 역할을 수행하고 있다. 이에 시대의 흔적을 담고 있는 건조물이 지역의 매력을 상승시킬 수 있는 요소라는 것을 인지한 후 송추 지역의 현재 남아있는 시설과 공간을 활용한다면 인위적으로 조성한 국립박물관과는 다르게 자연스러운 1960-70년대 풍경이 만들어 질 것으로 예상된다. 송추역말의 과거 풍경을 재현하기 위한 청사진으로 고찰한 1970년대 우리나라 교외도시의 모습은 <그림 4-16>와 같다. 이는 현재 송추 지역과 인접한 의정부시 1970년대의 모습이다.

위 사진자료에서 도출해 낼 수 있는 1960-70년대 상업시설 입면 요소로는 벽돌 혹은 목재로 단층 건물, 나무 틀 혹은 알루미늄으로 제작된 문과 창문, 목재 패널에 페인트로 쓰인 간판, 문 앞에 놓인 목재 간이 의자로 만들어진 휴게공간, 천으로 제작된 그늘막이 있다. 가로 공간은 흙길로 이루어져 있으며, 물자를 나르는 리어카와 자전거 가로수 등의 요소를 파악할 수 있다.

〈표 4-6〉 사진자료를 통해서 도출한 70년대 가로공간 요소

구분	요소	내용	도입 가능성
건물 (상업 및 주거)	입면, 간판, 외부공간	<ul style="list-style-type: none"> - 벽돌 및 목재 건물, 목재 간판 - 목재, 알루미늄 창문 및 문틀 - 목재 휴게시설 천 그늘막 	- 현 송추의 가로공간과 부합되는 점 많음
가로공간	포장, 수목	<ul style="list-style-type: none"> - 흙 포장 - 가로수 - 리어카, 자전거 이용 	<ul style="list-style-type: none"> - 부분적인 흙 포장 도입 - 이동수단: 자전거

현황분석과 신문보도자료, 사진자료, 주민 인터뷰를 통해서 역전 상업밀집지역의 ‘송추 지역 원풍경 만들기’를 진행한다. 계획의 범위에 포함되는 상업시설과 거주공간은 사유지이므로 ‘송추역말(가칭) 협동조합’을 통하여 양주시청 지역 경제과에서 지원받아 실시한다. 현황분석의 종합에서 과거에는 흙길이었다는 내용과, 주점 및 포차 등이 즐비한 활발한 거리였다는 내용, 신나는 음악이 흘러나왔다는 내용 등을 토대로 지역에 대한 원풍경지도를 그렸다.

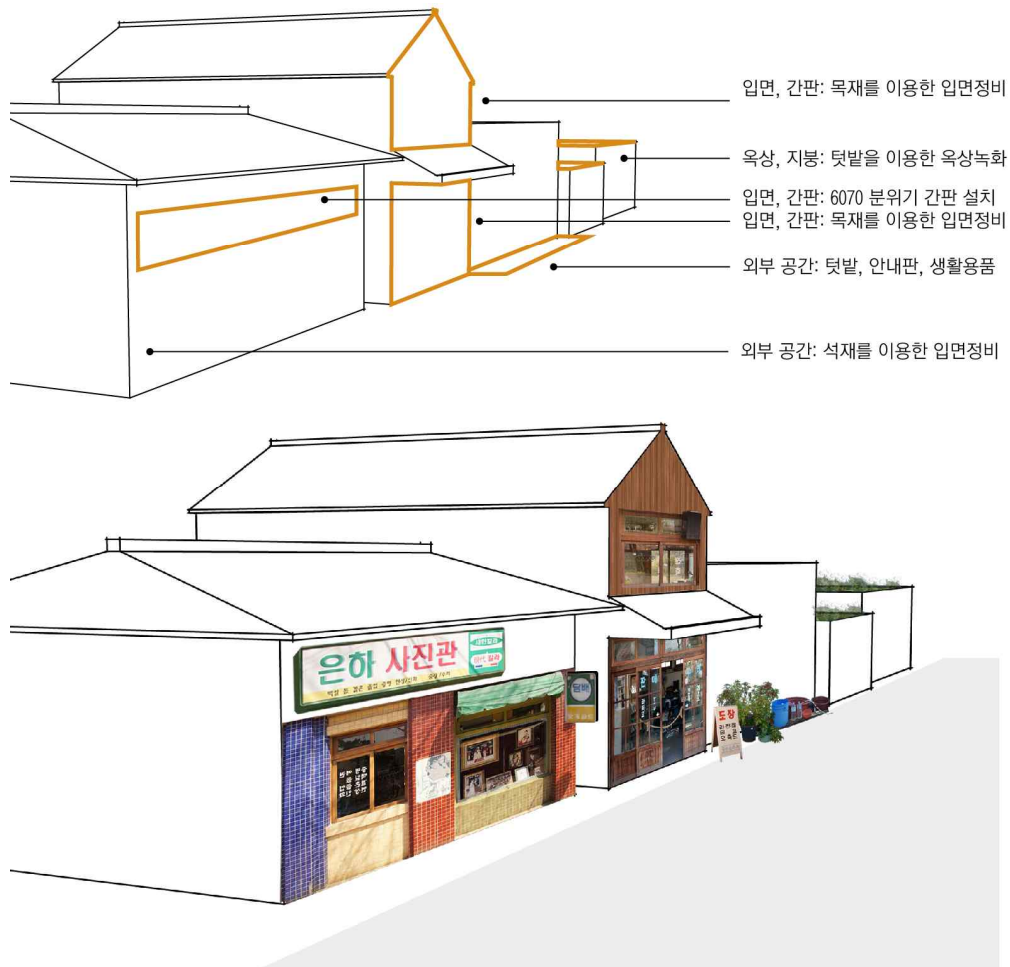
이러한 주민들의 기억에 근거하는 원풍경의 내용과, 과거 방문객의 사진자료, 신문자료 등을 통해서 목표 풍경에 대한 이미지와 함께 활용가능영역을 선정한

뒤 그에 맞는 계획안을 정리한 개요는 다음과 같다.

〈표 4-7〉 송추 지역 마을 풍경 만들기 계획의 개요

구분		내용	비고
건물	입면, 간판	- 교외선 운영당시 제작된 간판을 최대한 이용 - 목재, 석재를 이용한 자연 친화형 입면으로 제안 - 1960-70년대 광고 포스터를 부착	사유 영역
	옥상, 지붕	- 주변 자연경관에 위배되지 않는 색을 이용 - 옥상정원을 이용하여 북한산과의 녹색 경관 축 형성	사유 영역
	외부 공간	- 고무대야, 화분, 스티로폼 등을 이용한 작은 텃밭 제안 - 주민들의 삶을 모습 그대로 방출	사유, 공공
가로 공간	포장	- 구간에 따라서 대안 제시_마사토, 흙포장, 예코블럭, 친환경 콘크리트 포장 등 - 크랙가든 활용_시간의 흔적에 갈라진 보행자도로의 틈 사이에 초화류 재식	공공 영역
	가로등	- 주민이 만들어가는 환경시설물로 재활용	공공 영역
	가벽	- 주민 및 송추 초등학교 참여 유도_벽화, 안내게시판 등	공공 영역
	안내시설	- 친환경 소재를 이용한 안내시설 - 투명한 소재를 이용한 투시가 가능한 안내판 제작(현재의 풍경에 과거모습 오버랩) - QR코드, 스마트폰 앱을 활용한 과거 사진 열람 시스템	공공 영역
	수목	- 마을 분위기에 맞는 적절한 수종_‘송추’의 유래인 소나무, 가래나무를 중점적으로 재식	공공 영역
	기타		

사유공간으로 구분된 공간은 주민들의 적극적인 참여를 유도하기 위해 협동조합의 사업의 일환으로 추진하고 공공의 영역의 경우는 적극적인 활용 안을 제시한다. 송추역 일대 상업 가로에 경관 가이드라인을 제시한 이미지는 다음과 같다.



〈그림 4-17〉 상업 가로에 대한 경관가이드 라인과 예상 풍경

입면은 목재와 석재를 이용하여 정비하고, 안내시설인 간판은 60-70년대에 사용된 철재 간판을 사용한다. 건물의 외부영역은 주민들의 생활 문화를 엿볼 수 있는 고무대야, 호수, 채소를 키우는 화분, 물통 등을 배치하며, 옥상 및 지붕 공간에는 덧발공간을 제안한다.

현재의 송추역 일대의 현황분석을 통해 상업 시설이 밀집하고 있는 가로 공간의 특성과 현 상황을 토대로 세 개 영역으로 구분했고, 본 계획에서는 각각의 상업 가로와 인접해 있는 상업시설에 대하여 위에서 설정한 경관가이드라인을 중심으로 계획안을 수립하였다. 마을 풍경 만들기 평면 계획안은 다음 그림과 같다.

본 계획안에 대한 세 개의 상업 가로에 대한 세부 계획안은 다음과 같다.



〈그림 4-18〉 마을 풍경 만들기 평면 계획안

1) 상업밀집지역_1: “6070, 추억 속 그 길”

이 일대는 송추역과 가장 밀접한 관계를 가지고 있는 공간으로 과거 송추유원지를 방문한 사람들에게 가장 많은 기억이 남아 있는 길 일 뿐만 아니라 현재의 상업거리에도 그 흔적이 남아있다. 과거의 성격과 동일하게 주점, 포차 등 앉아서 먹고 쉴 수 있는 상점 제안하며, 현재에도 이용되고 있는 것과 같이 주민들의 야

외 텃밭을 활용하여 거리에서 지역 주민의 삶의 모습을 그대로 투영시킨다. 과거에는 건물이 있었으나, 현재는 재개발지역으로 선정되어 허물어진 상태로 방치된 지역에는 소나무와 가래나무를 재식하여 마을의 작은 숲을 조성한다. 이 공간은 지역주민 뿐만 아니라 방문객에게도 휴게공간으로 이용가능하다.



〈그림 4-19〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

과거 이 길은 1960-70년대 당시 상점에서 뿐만 아니라 휴대용 오디오와 통기타를 휴대하고 방문했던 사람들에게 의해서 음악이 가득했던 거리이다.



〈그림 4-20〉 '추억 속 그 길' 모습

차량의 진입을 최대한 통제하여 보행자 우선 도로로 제안하며, 스피커를 통해

서 청각을 자극하는 1960-70년대 유행했던 음악이 흘러나와 옛 정취에 젖어드는 거리를 제안한다. 행인들은 사진을 찍거나, 길거리 음식을 사먹는 행위가 자연스럽게 이루어지며 포차 및 주점 주인과의 대화 속에서 옛 기억에 대한 다양한 이야기를 공유할 수 있다.

2) 상업밀집지역_2: “6070, 송추 마을 길”

이 일대는 의정부와 장흥을 연결하며 많은 차량이 이동하는 호국로에 조성된 상업밀집지역이다. 관광 혹은 특별한 목적을 가지고 송추지역을 방문하는 사람들과 달리 단순히 통과하는 사람들에게 홍보효과를 기대할 수 있는 지역이다.



〈그림 4-21〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

차량이 이 거리를 지나는 공간이 유희지일 경우는 그대로 활용할 수 있으나, 그러한 경우가 아니라며 협동조합이나 양주시에서 그 토지를 매입하여 주차공간을 확보한다. 이 지역의 상권은 LP판, 1960-70년대 포스터, 카세트테이프, 간식, 중고물품 등 방문객이 눈으로 보고 쉽게 물건을 사는 행위가 이루어지며 빠른 회전율을 가지고 있는 상업을 제안한다.

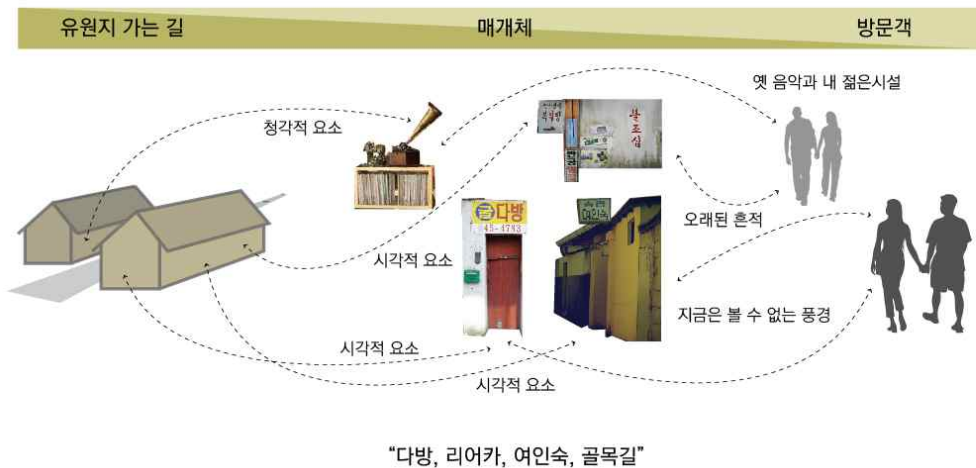
단순히 통과하였던 사람들이 차를 정차하고 마을 풍경을 감상하며 송추역으로 접근하거나, 송추 유원지로의 접근을 유도하여 방문의 목적이 생기게끔 유도하기 위해서 현재 남아있는 상업시설의 입면에 석재 및 목재로 보수하고, 목재 간판을 제작하여 1960-70년대 풍경을 조성한다.



〈그림 4-22〉 ‘송추 마을 길’ 모습

3) 상업밀집지역_3: “6070, 유원지 가는 길”

이 지역은 현재 송추 지역에서 연중 가장 많은 방문객으로 붐비는 송추 계곡, 북한산국립공원과 인접한 지역으로 과거 교외선 운행당시에는 유원지의 실질적인 입구역할을 하던 가로공간이다.



〈그림 4-23〉 송추 지역과 방문객의 기억의 소통 및 공유 수단의 매개체

현재에는 폐 가옥 및 상업시설로 남아있는 건물을 협동조합, 지자체에서 매입

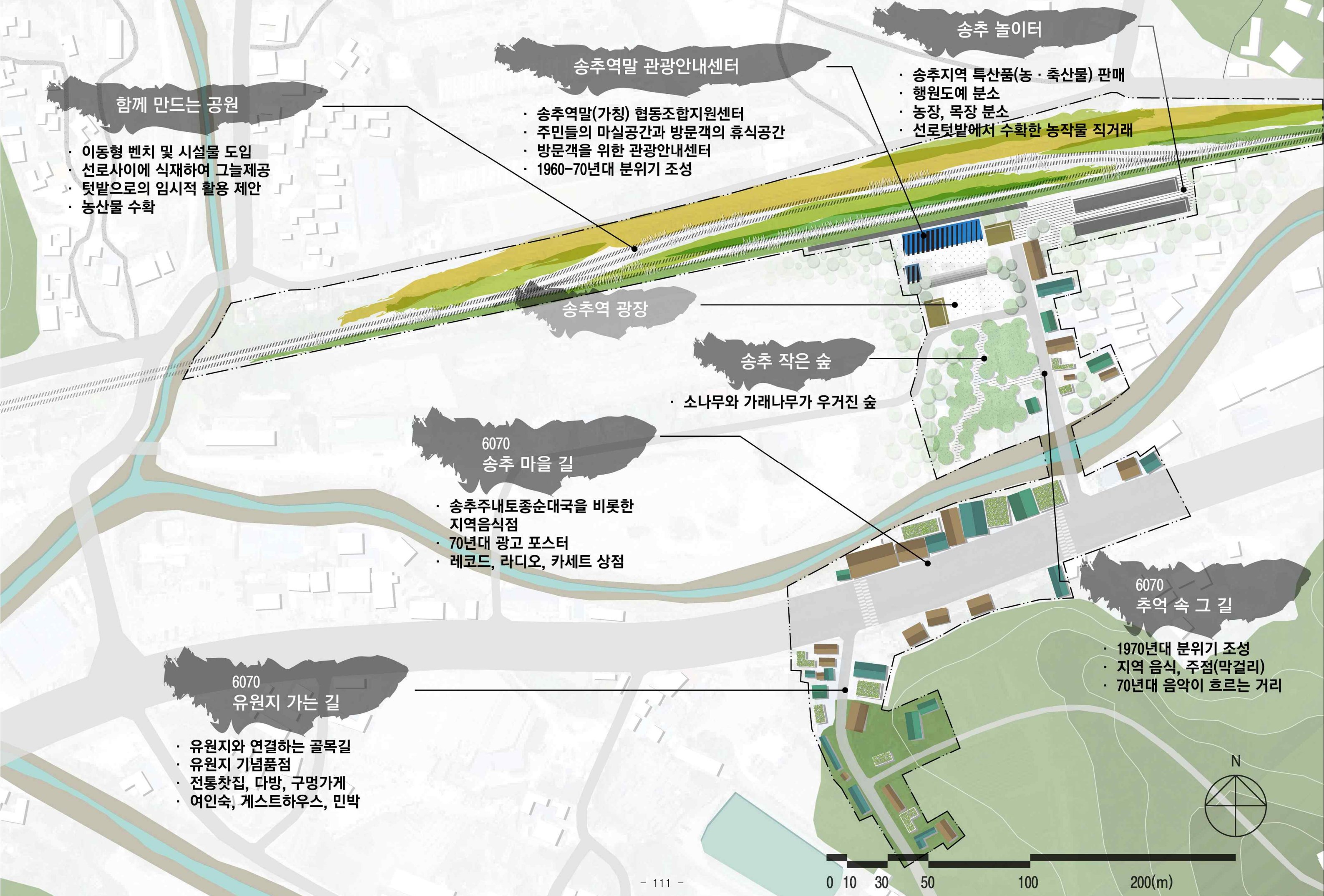
하거나 토지주의 협력관계를 통해 다방, 음악주점, 여인숙, 민박, 구멍가게 등 유원지적 초입지역으로의 상업 시설을 제안한다. 음악카페에서 흘러나오는 잔잔한 음악, 골목길의 낙서, 안내판 등의 시설물은 방문객 추억과 송추 지역의 흔적이 연결되는 매개체 역할을 한다.

이 길의 가장 큰 특징은 송추역 방문객을 송추 계곡일대로 유도하거나 북한산 국립공원 방문객을 송추역 일대로 유도하는 기능을 하는 가로공간으로 봄, 가을의 경우는 거리의 벤치에서 취식 및 휴식행위가 자연스럽게 이루어진다.



〈그림 4-24〉 ‘유원지 가는 길’ 모습

현재까지의 송추역 영역에 대한 물리적·공간 활용 계획과 상업가로에 대한 경관계획에 대한 전체 모습을 나타내는 마스터플랜은 다음 그림과 같다.



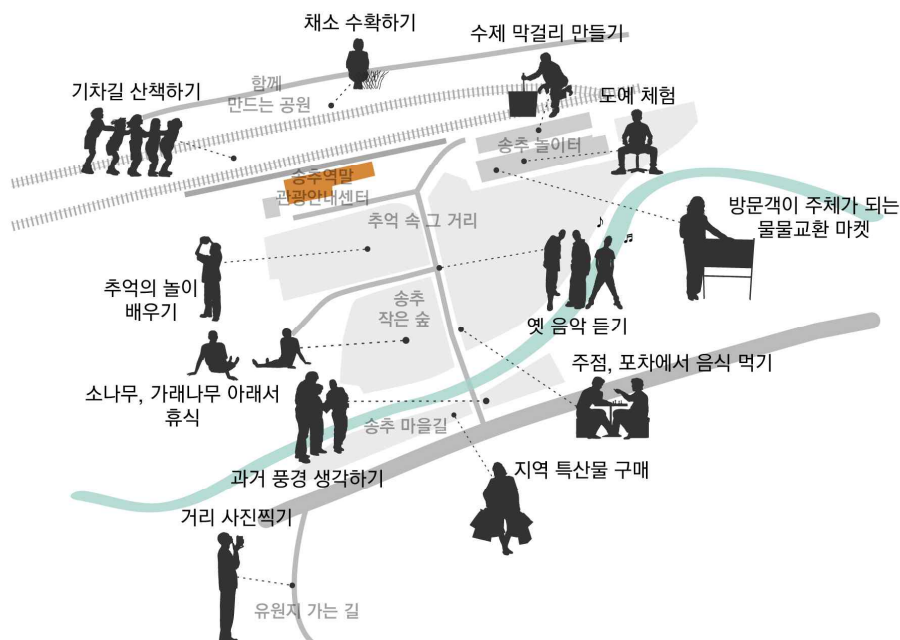
〈그림 4-25〉 지역관광 개념을 적용한 송추역말 활성화계획 마스터플랜

제4절. 지역관광을 위한 프로그램 계획

1. 이용자별 행태를 고려한 프로그램 제안

송추역 일대는 옛 모습을 추억하고 그 기억을 공유하기 위해서 가장 높은 방문 율이 나타날 것으로 예상되는 50-70대 연령층 외에 가장 활발한 활동범위를 가지고 있는 20-30대, 가족 단위 방문객인 40-50대와 동행하는 10대, 그리고 단체체험활동으로 방문 할 수 있는 10대 등 다양한 연령층의 방문이 예상된다.

이들은 아래의 그림과 같이 선로에서 행해질 수 있는 산책하기, 트래킹, 조깅, 채소 수확, 휴식과 컨테이너 마켓에서 제공하는 수제막걸리 만들기, 도자기 만들기 체험, 지역특산물 구매, 물물교환 마켓 등 다양하게 제공되는 프로그램의 주체가 되어 참여할 수 있다. 방문객이 주체가 되는 물물교환 마켓은 사전 신청을 통해 격주 주말마다 이루어지며, 안 쓰는 물건을 가지고와서 서로 교환을 하거나 적당한 가격을 책정하여 당일 방문하는 사람에게 파는 것이 가능하다. 또한 송추역에서 제공되는 마을 탐방 지도와 스마트폰에서 다운로드한 어플리케이션을 활용해서 지역 탐방에 나설 수 있다. 이때 세 가지 주제를 가진 길을 걸으며, 거리에서 흘러나오는 음악을 듣고, 풍경 사진을 찍고, 휴식을 취하거나 특산물 구매할 수 있다. 지도와 스마트폰 어플리케이션에는 현 장소에서 과거의 사진 혹은 사람들의 모습을 종이 혹은 화면을 통해서 보고, 읽고, 느낄 수 있다.



〈그림 4-26〉 송추역 일대의 다양한 프로그램

송추 지역에서 제공하는 프로그램은 이용자의 다양한 연령층을 고려하여 제안한다. 단체로 체험활동의 목적으로 방문하거나 부모님과 함께 방문하는 10대를 위한 프로그램, 데이트나, 답사, 소풍, 행락 등의 목적으로 방문하는 활발한 20-30대를 위한 프로그램, 자녀와 동행하여 경험하지 못한 옛 추억을 자녀세대에게 전달하며, 함께 즐기기 위해 방문하는 40-50대를 위한 프로그램, 정적이며 과거의 기억을 통한 옛 풍경과 정취를 느끼고 식사하기 위해 방문하는 50-70대를 위한 프로그램을 구분하여 제안한다.

〈표 4-8〉 이용자의 다양한 연령대를 고려한 프로그램 제안

구분	프로그램 제안	비고
10대 방문객	스마트폰을 이용한 과거모습 확인, 지역탐방, 도예체험, 기차길 산책, 채소 수확하기, 벽화그리기를 통한 마을 풍경 만들기 등	단체
20-30대 방문객	주점, 포차에서 음식 먹기, 동네 산책, 지도 들고 지역탐방, 트래킹, 조깅, 채소 수확하기, 옛 음악 듣기, 휴식, 도예체험, 수제 막걸리 만들기, 물물교환 마켓 참여 등	연인, 친구
40-50대 방문객	자녀와 함께 채소 수확하기, 기차길 산책하기, 도예체험, 옛음악 듣기, 과거기억 전달하기, 물물교환 마켓 등	가족 단위
50-70대 방문객	1960-70년대 과거풍경 생각하기, 음식 먹기, 옛 음악 듣기 등	-

각 연령층은 그들 스스로가 주체가 되어서 주민들과 소통하며 자연스럽게 송추 지역의 생활권 문화를 경험하며 다양한 체험 및 활동을 할 수 있다.

2. 지역자원과 연대한 프로그램 계획

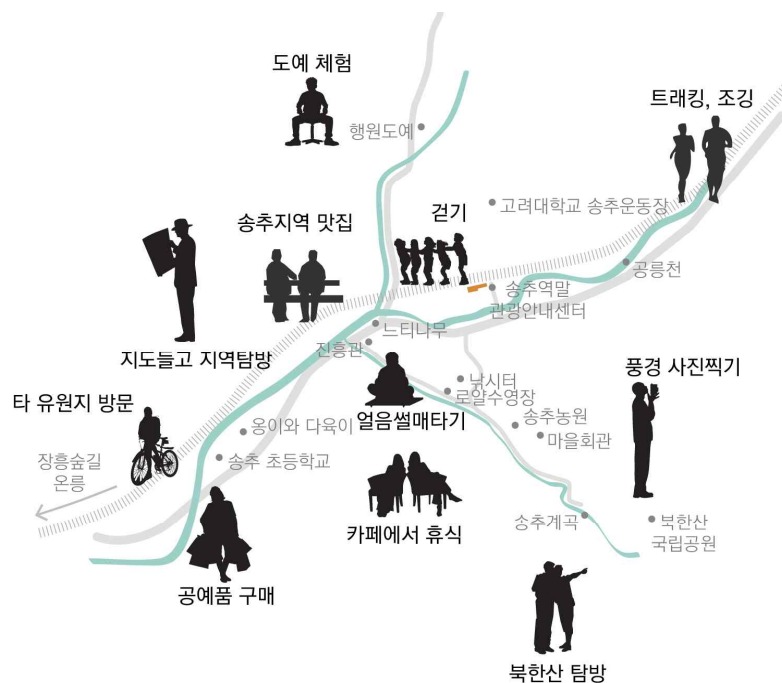
송추역을 거점으로 반경 1.5km내에는 다양한 지역자원이 분포하고 있다. 이들과의 연결망을 구축하여 지역의 매력도를 상승시켜 송추역을 목적지로 온 사람들이 점차적으로 지역 단위의 관광이 가능하게 한다. 또한 당일치기식의 방문객의 일시적인 방문이 아니라 다양한 볼거리와 놀 거리, 먹을거리를 제공하고 숙박을 통한 1박 2일의 코스를 제안함으로써 송추 지역의 생활문화권에 대한 충분한 이해가 이루어지게끔 유도하며 지속적인 방문을 이끌어 낸다.

거점시설로 제시한 송추역말 관광안내센터와 컨테이너 시설을 활용한 송추놀이터와 연대한 프로그램은 다음 표와 같다. 지역의 다양한 자원들과의 프로그램을 공유함으로써 연대감을 조성하고, 지역관광커뮤니티를 조직하여 지역에 대한 이미지를 확립해가는 과정을 겪는다.

〈표 4-9〉 지역자원과 연대한 프로그램

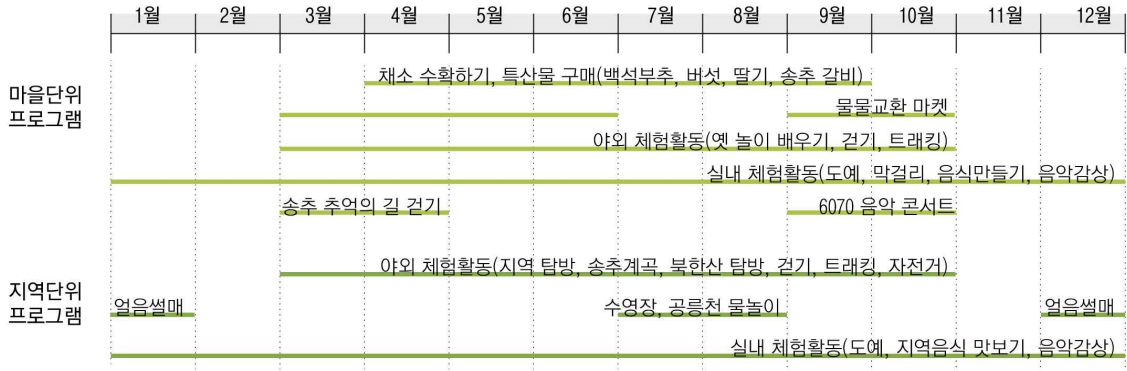
구분		지역자원	공유 프로그램	비고
문화·역사 자원	문 화	행원도예	도자기 체험	
		옹이와 다육이	다육 식물 판매	
		송추납시터	납시	
		송추 농원	주말 농장	
		송추 로얄수영장	프로그램 장소 제공	
	역 사	온릉	장흥역까지 트래킹	
		느티나무	옛 풍경 보기	
자연자원		북한산, 송추계곡	등산 코스 제공	
		일영산 장흥숲길	장흥역까지 트래킹	
		공룡천	하계, 동계 놀이공간	
사회·인적 자원	사 회	지자체, 공공기관	경제적 지원	
		송추초등학교	체험프로그램 제공	
		보타사	산책 코스, 힐링 프로그램	
	인 적	지역주민, 우남아파트 노인회	활동공간제공	
		송추농원, 카페휘바, 진흥원, 송추 가마골 카페 베르힐 등 상업주	컨테이너 마켓 입주(분점) 혹은 길거리 음식 판매	

그 다음으로 주민 및 방문객이 실질적으로 송추 지역을 돌아다니면서 경험할 수 있는 프로그램은 다음 그림과 같다.



〈그림 4-27〉 송추 지역에서의 체험할 수 있는 경험

송추역 마을을 벗어나 지역단위를 도보 혹은 자전거를 이용해 이동하면서 풍경을 사진으로 담거나, 공예품을 구입하거나, 카페 베르힐에서 옛 음악을 들으면서 휴식을 취하는 등의 경험을 할 수 있다. 이러한 체험 및 경험 활동은 연중 시행된다.



〈그림 4-28〉 연 단위 송추 지역의 체험 및 경험 활동

각 연령층은 계절별로 송추 지역의 다양한 생활권 문화를 경험하고 송추역에서 제공하는 프로그램에 참여 할 수 있다. 각 연령층을 예시로 들어 계절별 경험 할 수 있는 코스를 제안한 표는 다음과 같다.

〈표 4-10〉 계절별 송추역 마을의 생활권 문화 경험 및 프로그램

구분	연령층(예시)	송추역 마을 탐방 코스 및 경험활동
봄	50 - 70대	송추역말 관광안내센터(지도) → <u>철도 옆 야생화길 걸으며 삶은 달걀과 사이다 먹기</u> → <u>옛 풍경과 현재 풍경 비교하기(느티나무 사거리)</u> → 송추지역 맛집(진흥관) → 길 걷기(송추 계곡부) → 낚시터 → 음악 카페(유원지 가는 길) → 음악 감상하며 걷기(추억 속 그 길) → 관광안내센터
여름	10대(단체)	송추역말 관광안내센터 → <u>채소 수확 체험(선로 텃밭)</u> → 말뚝 박기, 고무줄놀이 배우기(광장) → 길거리 공연관람, 공예체험, 식사(송추 놀이터) → <u>물놀이(로얄 수영장, 공통천)</u> → 줄지어 길 걷기(추억 속 그길) → 관광안내센터
가을	40 - 50대	송추역말 관광안내센터 → <u>무, 배추 수확체험(선로 텃밭)</u> → <u>김장체험(광장)</u> → 작은 숲 걷기 → 자녀 세대에게 경험 공유(추억 속 그 길) → 식사(송추 마을 길) → 레코드, 카세트 등 자녀세대에게 경험공유(송추 마을 길) → <u>낙엽 쌓인 길 걷기</u> → 관광안내센터
겨울	20 - 30대	송추역말 관광안내센터 → <u>첫 눈 오는 날 철길 걷기(함께 만드는 공원)</u> → 막걸리 만들기 체험(송추 놀이터) → <u>얼음썰매타기(로얄수영장)</u> → <u>눈 쌓인 북한산 사진 촬영</u> → 식사(송추 마을 길) → 도예 체험(행원도예) → 여인숙 숙박(유원지 가는 길) → 관광안내센터

3. 지역관광 안내시스템 구축

지역관광이 원활하게 유지하기 위해 송추역말 관광안내센터에서는 과거 사진이 첨부되어 있는 마을 지도 제작하여 방문객에게 제공하여 스마트폰을 사용하기 어려운 50-70세 연령층의 방문객에게 중점적으로 제공한다. 마을 곳곳에 원풍경 지도에서 나타났던 양조장의 위치, 느티나무, 옛 마차 정거장, 송추 계곡부의 식당가 등을 투명한 안내시설에 현재의 모습과 과거의 사진 혹은 그림이 겹쳐지게 설치하여 보는 이로 하여금 옛 풍경을 경험할 수 있도록 유도한다.

또한 설치된 안내시설에는 QR코드와 연동되는 스마트폰의 어플리케이션 등의 안내시스템을 구축하여 자유롭게 마을을 스스로 탐방하고 그 일대의 과거 풍경을 볼 수 있다. 마을 관광 안내도는 자연경관과 조화를 이루는 나무로 제작하며 송추역 마을 관광안내센터를 포함하여 지역관광커뮤니티의 범주 안에서 설치한다. 그 외에 느티나무 사거리, 송추계곡 식당거리, 로얄 수영장, 송추역 일대 등 과거의 모습과 현재의 모습을 비교 할 수 있는 풍경을 가진 공간에는 옛 사진과 QR코드가 새겨진 간이 안내시설을 설치하여 풍경을 비교해 가며 마을 탐방을 할 수 있는 경험을 제공한다.



〈그림 4-29〉 지역관광을 위한 안내시스템 구축

제5절. 운영·관리계획

1. 조성기금의 마련

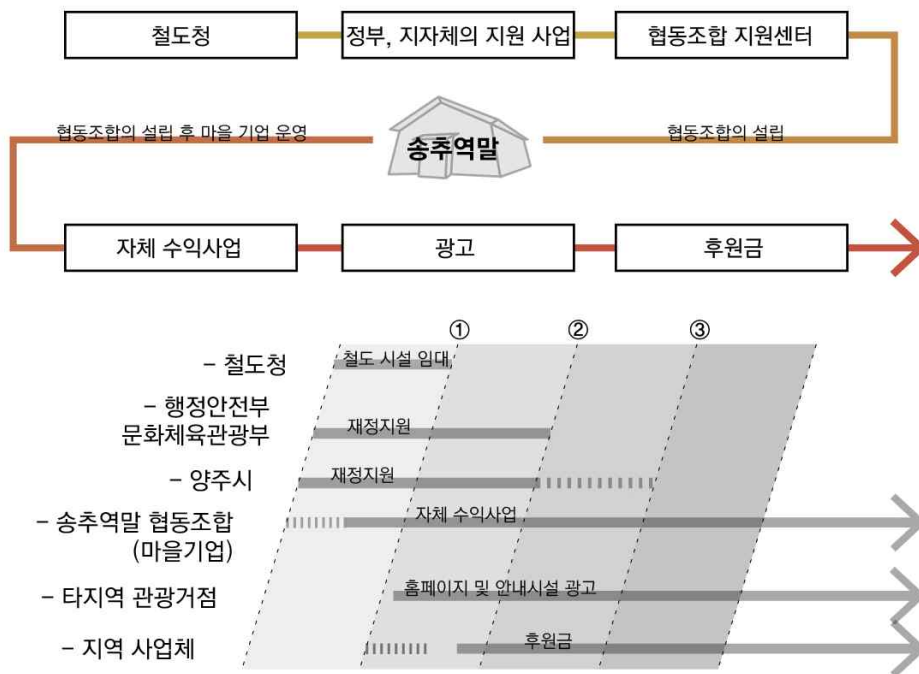
〈표 4-11〉 정부, 지자체 및 기타단체 시범사업 및 공모사업

소속	행정 및 사업명칭	내용	지원내용	지원예산 (백만원)
행정 안전부 (지역발전 정책국)	마을기업 육성사업 지침	주민 주도적으로 지역의 자원을 활용한 수익사업을 통해 지역공동체를 활성화하고 지역발전에 기여하는 마을단위의 기업을 설립하여 선정될 시 410개의 마을에게 육성지원	자원 발굴, 상품화, 홍보, 마케팅사업	1년차 50 2년차 30
문화체육 관광부	생활 문화공동체 만들기 시범사업	임대아파트 단지, 서민주택 밀집지역 등 문화소외지역을 대상으로, 문화예술을 매개로 한 다양한 활동을 통해 지역공동체 문화를 회복할 수 있도록 지원하는 사업	활동비 및 프로그램 운영비	최대 60
	지역·전통문화 브랜드	지자체의 기본계획에 따라 추진하고 있는 지역 및 전통문화자원을 활용한 사업 중 지속적이고 장기적인 사업을 선정하여 지원	지원금, 컨설팅, 해외답사	20-30
	마을미술 프로젝트사업 행복프로젝트	과거에는 역사성을 가지고 있던 공간으로 현재는 원기능을 잃어버린 장소 및 시설물을 공공미술 프로젝트를 통해 대규모의 미술문화 공간으로 탈바꿈하는 사업	지원금, 워크숍	1000이상
지역발전 위원회	창조지역사업	한 지역의 자연자원, 문화자원, 예술자원 등의 유·무형자산을 중심으로하여 지역주민의 적극적인 참여하에 행해지는 창의적 발상의 지역사업지원	지원금, 컨설팅, 교육	160-600 (2011년)
양주시	협동조합 지원에 관한 조례	협동조합의 설립·운영을 지원하고, 협동조합의 건전한 발전을 통해 생산적 사회서비스를 확충하며, 새로운 일자리를 창출함으로써 지역사회의 균형 있는 발전과 시민의 삶의 질을 향상	교육, 훈련, 연수, 협동조합 네트워크 구축 및 활동사항	-
협동조합 창업경영 지원센터	협동조합 창업투자	협동조합 창업투자 펀드 연계사업과 협동조합 엔젤투자자 두 종류로, 협동조합기본법을 토대로 한명의 조합원이 총 출자금의 30%한도까지 출자 가능	전문가 교육, 창업투자 연결	-

자료: 각 소속 웹사이트

양주시 '협동조합 지원에 관한조례'와, '협동조합 창업경영 지원센터'의 자문으로 송추역 주민들이 뜻을 모아 '송추역말(가칭) 협동조합' 설립 후 정당한 목적으로 이윤을 창출 할 수 있는 마을 기업의 형태를 구축하면, 행정안전부에서 실시하는 '마을기업 육성지침계획'에서 공표하고 있는 지원대상자가 된다. 이 내용은 아래의 표와 같이 지역 공동체가 주도적으로 지역의 자원을 활용한 수익사업을 통해서 지역발전에 기여하는 마을단위의 기업을 설립했을 경우 지원할 수 있으며, 총 2년에 걸쳐서 첫 해에는 5,000만원을 자원을 발굴하거나, 기업에서 제시하는 물건에 대한 상품화, 홍보 및 마케팅 등의 비용으로 지출 하루 수 있는 재정을 지급 받는다. 추후 재심사를 통해서 성과가 좋은 마을기업의 경우는 2년차에 3,000만원을 지급받을 수 있는 지침을 가지고 있다. 뿐만 아니라 문화체육관광부에서 시행하고 있는 '생활문화 공동체 만들기 시범사업'에서는 문화적으로 소외된 서민주택 밀집지역을 대상으로 문화예술을 매개로 한 다양한 활동을 통해서 지역 공동체 문화를 회복할 수 있도록 지원하고 있다. 이때 송추역 마을 협동조합은 해당 사업에서 최대 6,000만원을 지원 받을 수 있다.

2. 주민이 주체가 되는 운영·관리계획



〈그림 4-30〉 지역관광계획에서 주민이 주체가 되기 위한 과정

철도 시설 이용에 대한 철도청의 허가 및 지원, 정부와 지자체의 행정상의 재정 지원, 협동조합 지원센터의 자문을 통해 '송추역말(가칭) 협동조합'이 설립하여 자체적으로 운영할 수 있는 마을 기업을 설립한다. 그 후 지속적인 운영을 위해서 컨테이너 마켓에서의 자체 수익사업과 인터넷상의 홈페이지 구축을 통해서 양주시 전역에 있는 관광지, 지역을 기반으로 하는 기업 등의 광고 사업을 추진하여 수익을 창출한다. 또한 '송추 가마골', '진흥관', '송추농원' 등 해당 지역에서 40년 이상 상업행위를 유지해온 상업시설과의 연대를 통해서 지역커뮤니티를 조직하여 후원금을 지원받는다. 이때, '송추역 마을(가칭) 협동조합'의 규모는 점차적으로 참여하는 주민과 상업시설이 늘어나 지역관광 커뮤니티의 범위가 넓어진다.

3. 지속적인 지역관광을 위한 홍보 및 이벤트

1) 홍보

'송추역말(가칭) 협동조합'의 홍보분과의 업무 중 양주시 문화관광 홈페이지와 연동하여 송추 지역에 대한 관광안내를 방문객에게 사전 제공하며, 자체적으로 '송추역말(가칭) 협동조합' 인터넷 홈페이지 구축을 통해 잠재력을 가진 방문객의 관심을 유도 한다. 현재 송추 지역의 최종 목적지가 되고 있는 북한산 국립공원, 송추계곡, 진흥관, 송추 가마골 뿐만 아니라 타 지역에서 시행하고 있는 관광지에 마을 안내도 혹은 관광 안내도를 비치하여 잠재 방문에 대한 기대치를 높인다. 관광지에 있어 재방문은 매우 중요하다. 송추 지역의 매력을 느낀 사람들이 주변 사람들에게 구전으로 매력을 전달하여 새로운 사람들의 방문을 유도 할 수 있다.

2) 송추역 마을 축제

송추역말과 해당 지역에서 경험할 수 있는 가장 오감 중 시각, 청각, 미각에 대한 이벤트 및 축제를 봄에는 송추 지역 추억이 담긴 거리를 걷는 행사, 가을에는 추억의 노래 콘서트, 그리고 계절별로 송추 및 장흥일대의 특산물을 판매하는 축제를 실시한다.

'따스한 봄, 송추 추억의 거리 걷기' 행사는 3월에서 4월 주말에 개최하는 행사로 협동조합원이 주체가 되어 진행한다. 그들 스스로가 해설사가 되어서 참가하는 사람들에게 마을의 역사와 유래, 소소한 이야기, 서울 교외선과 송추유원지의 관계 등에 대한 소소한 삶에 대한 이야기를 전한다. 코스는 송추역 관광안내센터에서 출발하여 추억 속 그 거리, 송추 마을 길, 송추 유원지 가는 길을 걸으면서 다양한 경험을 공유한다. 그 후 북한산 국립공원입구에서 현재 송추 계곡의 입구로 이동하여 느티나무 사거리에서 철길을 따라 함께

만드는 공원을 지나 다시 관광안내센터에 도착하는 코스이다. 예상 시간은 1시간 반에서 2시간이며 그 후에 송추 놀이터 혹은 추억 속 그 거리에서 식사와 체험 프로그램에 참여할 수 있다. ‘가을 밤, 6070 음악 콘서트’는 9월에서 10월에 개최하며, 70년대 대중가요, 팝송 등의 노래를 부르는 가수를 초청하여 송추역 광장에서 개최한다. 이때 차량 통제, 주차공간 확보, 무대 및 조명 시설 대여 등 양주시의 적극적인 지원을 받는다. ‘송추 특산물 축제’는 송추 지역의 오래된 식당인 송추 가마골의 갈비, 진흥관의 음식, 장흥면 백석읍의 백석부추, 양주 느타리버섯, 어화동동 딸기 등 각 수확시기에 맞춰서 송추 놀이터 컨테이너에서 행사가 진행된다.

〈표 4-12〉 송추 지역 축제와 각 시행주체 및 이용자의 역할

구분	행사명	시행 주체 및 이용자	역할
‘시각’을 자극하는 축제	따스한 봄 송추 추억의 거리 걷기	양주시	교통 통제 협력, 대외 홍보, 시설물 제공
		송추역 마을 협동조합	프로그램 주제, 해설사, 행사 참여 및 관리
		지역주민	행사 참여, 해설사
		상업주	행사 참여, 길거리 음식 행사
		지역자원 거점	행사 참여, 프로그램 운영
		방문객	걷기 행사 참여
‘청각’을 자극하는 축제	가을 밤 6070 음악 콘서트	양주시	주차공간, 조명 무대 등의 시설물 제공, 대외 홍보
		송추역 마을 협동조합	프로그램 기획 및 진행, 가수 초청, 무대설치
		지역주민	행사 참여
		상업주	행사참여, 상업행위
		지역자원 거점	행사 참여, 연계 프로그램 운영
		방문객	음악 콘서트 참여
‘미각’을 자극하는 축제	송추 특산물 축제	양주시	대외 홍보, 시설물 지원
		송추역 마을 협동조합	행사 공간 마련, 행사 주제, 참여 및 관리
		지역주민	행사 참여(판매자, 소비자)
		상업주	행사 참여(판매자, 소비자)
		지역자원 거점	행사 참여(판매자, 소비자)
		방문객	행사참여(소비자)

각 행사별 시행 주체 및 이용자에 대한 역할 분담은 다음과 같다. 위와 같은 행사를 통해서 사람들이 연중 송추역 마을을 방문하도록 유도하며, 주민과의 친숙한 소통을 통해서 점차적으로 행사의 질적 수준을 향상하는 피드백 과정을 거쳐 지속가능한 관광지가 되도록 유지한다.

제5장 결론 및 제언

본 계획은 1960-70년대 서울 교외의 행락지중 하나인 송추 유원지를 방문하기 위해 운행했었던 서울 교외선 송추역 일대의 장소 연구를 통해 해당 지역에 대한 관광계획을 수립하여 지역 범위의 활성화를 수립하는 목적으로 연구를 진행하였다. 현재 송추역 일대는 재개발이 진행되지 않은 상태로 70년대 건설된 단층 구조의 상업시설이 역 전 공간을 포함하여 유원지로 연결되어 있는 가로 공간에 밀집되어 있다. 철도청의 예산 부족 등의 사정으로 철도 운행이 중단됨에 따라 점차적으로 사람들의 방문이 감소하였지만 70년대의 흔적을 가진 이 일대에는 현재까지도 생활문화를 유지하면서 사람들이 살아가는 삶의 터전이다. 연구의 진행과정에서 부지 및 지역에 대한 역사성, 장소성, 그리고 지역성을 중점적으로 분석하였고 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 서울 교외선 송추역 일대는 유원지와 같은 행락공간을 가기 위한 수단으로 운행되었으며, 많은 사람들의 기억 속 남아 있는 공간이며 지역이다. 송추계곡을 포함한 로얄수영장, 송추낚시터 등 과거 송추 유원지의 풍경은 재정상의 문제와 북한산국립공원 관리공단의 상가이전사업과 송추계곡 계곡 복원계획에 의해 점점 사라져 가고 있다. 이러한 상황에서 송추역을 포함한 송추역 일대의 상업가로는 시대의 흔적을 내제하고 있어 사람들의 기억을 연결해주는 매개체가 될 수 있다.

둘째, 양주시는 송추역 및 일대의 낙후 지역에 대한 활용계획 혹은 재생 지원 사업을 추진하지 않고 있는 상황이며, 철도시설의 소유주인 철도청 역시 장기계획에만 교외선의 재운행을 포함했을 뿐 구체적인 활용방안을 제시하지 않고 있다. 현재 송추역 일대에 살고 있는 주민들은 70년대부터 정착해서 살아가는 거주민, 타지생활을 한 후 귀향하여 살아가고 있는 2세대 거주민, 그리고 새로 전입해온 거주민으로 유형을 분류할 수 있다. 각각의 거주민들은 서로 다른 목표를 가지고 살아가고 있지만 지역의 경제침체로 인한 불안정한 재정 상태를 나타내는 공통적인 특징을 지닌다. 주민 대다수는 그들이 거주하고 있는 지역에 대한 관심도는 높지만, 스스로의 힘으로 지역 재생 및 활성화 사업을 추진한 여력이 없는 것으로 판단된다.

셋째, 송추역 일대는 활발했던 1960-70년대 시간의 흔적을 가지고 있으며 현재까지 어렵게 상권을 유지하고 있는 주민들에 의해서 그들만의 생활문화가 이어져 내려오고 있는 지역이다. 이러한 콘텐츠를 잘 활용한다면 타 지역의 재생사업 혹은 활성화 사업과는 다른 관광계획이라는 측면에서의 방법론을 제시할 수 있다는 가능성을 도출하였고, 인근의 타 지역과 충분히 경쟁력을 갖춘 장소를 만들 수 있다는 결론을 도출했다.

이에 2004년 운행이 중단된 후 관리 없이 방치된 60-70년대의 시대적 산물인 송추역을

거점으로 동일한 맥락을 지니고 있는 이 일대 및 지역에 대한 활성화를 도모하기 위해 수립한 본 계획은 다음과 같은 연구의 결과물을 통해 제시하였다.

첫째, 송추 지역은 과거 '관광지'의 특성을 지니고 있는 역사성 및 장소성을 가지고 있다. 이에 지역재생 및 마을 만들기의 방법론으로 '지역관광계획'의 개념을 수립 후 도입하였다. 이는 주민 스스로가 지역에 대한 매력을 재인식하는 계기, 전문가의 자문, 방문객의 관심 상승 등의 관계 속에서 수립되는 계획이며, 이때 '지역'은 행정상의 범위가 아닌 본 계획과 연대 할 수 있는 지역자원이 분포하는 커뮤니티의 범위로 물리적 활용범위를 선정하여 계획안을 수립했다.

둘째, 활발했던 60-70년대부터 현재까지 이 일대가 가진 역사적 맥락, 현 지역의 장소적 특성, 이해관계자의 생각을 읽어낸 후 해당 지역 거주민 스스로의 의지에 의해 '송추역말(가칭) 협동조합'을 설립 후 송추역 공간의 활용과 지역 재생에 대한 미래상을 구체화할 것을 제안하였다. 이때 협동조합의 설립시 코디네이터와 사회적 기업의 자문과 함께 시행 될 것을 제시하였으며, 정부와 양주시의 사업 검토를 통해서 재정을 지원받을 수 있는 가능성을 검토하였다.

셋째 송추역말을 포함한 지역단위의 '관광안내센터'로서 물리적 공간 활용계획안을 제시하여 지역 주민과 방문객의 소통공간으로 활용할 뿐만 아니라 지역단위 탐방이 가능하게끔 지역 자원의 주체들과의 연대를 통해서 '지역관광커뮤니티'를 조직하여 계절별, 연령별, 다양한 경험을 할 수 있는 행사와 프로그램을 제안하였다.

본 계획은 산업구조의 변화에 의해 한 시대에 조명을 받았던 시설물이 현재는 낙후되어 지역의 흉물로 남아 있는 공간에 대해서 그 지역이 지니고 있었던 역사성, 장소성, 지역성을 고려하여 다시금 활성화된 장소로 재조명받을 수 있는 방안을 수립하기 위 진행하였다. 이러한 과정 속에서 지역주민의 목소리와, 이해관계자들의 생각, 본 연구자가 읽어낸 그 지역의 매력을 통합하여 결과물을 만들어내는 과정인 '프로세스 디자인'을 제시하는데 의의가 있다. 현재 양주시와 철도청은 송추 지역에 대한 구체적인 계획이 없지만, 본 연구를 토대로 추후 진행 될 수 있는 낙후지역으로 전모된 해당 지역에 대한 재 활성화에 대한 방안을 수립할 때 방향을 시 할 수 있는 청사진으로의 기능을 할 수 있을 것이라는 가능성을 제시한다.

【참고 문헌】

· 단행본

- 가사기 히로시, 황선희 옮김(2011), 『마을만들기 매뉴얼』, 아르케
- 강동진(2006), 『빨간벽돌창고와 노란전차, 산업유산으로 다시 살린 일본이야기』, 비온후
- 고정희외 6인(2007), 『텍스트로 만나는 조경』, 나무도시
- 배정환(2004), 『현대조경설계의 이론과 쟁점』, 도서출판 조경
- 야마자키 료, 민경옥 옮김(2012), 『커뮤니티 디자인』, 안그라픽스
- 에드워드 렐프, 김덕현외 2인 옮김(2005), 『장소와 장소상실』, 논형
- 철원 철새마을 커뮤니티 디자인(2012), 『철새협동조합』, 나무도시
- 채용식(2003), 『지역관광정책개발론』, 현학사
- 황기원(2009), 『도시락 맛보기』, 다빈치
- 황기원(2009), 『한국행락문화의 변천과정』, 서울대학교출판문화원
- 大河直躬(1995), 『都市の歴史とまちづくり』, 京都: 学芸出版社
- 西村幸夫(2004), 『都市保全計画: 歴史・文化・自然を活かしたまちづくり』, 東京: 東京大学出版社
- 矢作弘(2004), 『産業遺産とまちづくり』, 京都: 学芸出版社
- 日本の宝・鹿児島の石橋を考える全国連盟会議編(1995), 『歴史的文化遺産が生きるまち』, 東京: 東京堂出版
- 吉岡宏高(2005), 『産業遺産でまちづくりー幌内炭鉱の遺産を主題にした‘場’のマネジメントー』, 札幌: 富士コンテム
- Andrew Church and Tim Coles(2007), 『Tourism, power, and space, London ; New York : Routledge
- Bruce Prideaux, Dallen J. Timothy and Kaye Chon(2008), 『Cultural and heritage tourism in Asia and the Pacific』, London ; New York : Routledge
- Hatton, Michael J.(1999), 『Community-based tourism in the Asia-Pacific』, Toronto : School of Media Studies at Humber College
- Hazel Tucker(2003), 『Living with Tourism: negotiating identities in a Turkish village 』, NY : Routledge
- Mckercher, Bob(2002), 『Cultural Tourism: The Partnership Between Tourism and Cultural Heritage Management』, The Haworth Hospitality Press
- Mimi Sheller and John Urry(2004), 『Tourism mobilities: places to play, places in play』, London ; New York : Routledge

· 연구보고서

- 송용필 · 박용규(2005), 『지역활성화 정책의 현황과 발전방안』, 삼성경제연구소

원광희(2012), 『지역자원을 활용한 균형발전전략』, 충북발전연구원
 채성주외 2인(2012), 『지역의 고유한 자원을 활용한 지역발전 추진사례』, 충북발전연구원
 이명희·안주영·정송이(2008), 『지역 활성화를 위한 문화서비스 이노베이션 디자인 연구』, 한국기초조형학연구
 東京国立文化財研究所(1999), 『産業遺産』, 東京国立文化財研究所
 前田清志・玉川寛治(2000), 『日本の産業遺産Ⅰ・Ⅱ:産業考古学研究』, 玉川大学出版部

· 학술지 수록논문

강동진·장주은(2011), “철도교통 관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론”, 『한국도시설계학회지』 12권 1호
 강동진(2010), “산업유산 재활용을 통한 지역재생 방법론 연구”, 『한국도시설계학회지』 11권 11호
 강성중(건국대학교 예술문화대학) 2010, “도시재생을 위한 뉴욕 하이라인 공원의 산업유산 활용 사례 연구”, 『한국디자인문화학회』 17권 4호
 박만식·조경진(2010), “군산 철도폐선부지를 활용한 선형공원 설계”, 『한국조경학회 춘계학술대회 논문집』 제1호 pp. 57-60
 성삼엽·한경돈(2011), “경춘선 폐선 지역 활성화 방향에 관한 연구”, 『한국과학예술포럼』 9권 0호 pp. 1-12
 장주은·강동진(2009), “산업유산으로서의 폐간이역 특성 분석”. 『한국도시설계학회지』 10권 1호
 장주은·강동진(2009), “산업유산으로서의 철도교통시설의 영역 정립에 관한 연구”, 한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집』
 전경숙(2009), “지속가능한 도시 재생 관점에서 본 광주광역시 폐선부지 푸른길 공원의 의의”, 『한국도시지리학회지』 제12권 3호
 함정훈·최유중(2011). “랜즈케이프 어버니즘(The Landscape Urbanism)이론을 적용한 폐선부지의 재활용화 방안에 관한 연구 -문경선 폐선부지의 활용 연구”, 『충북대학교 건설기술논문집』 제30권 1호 pp. 133-42.
 이동성, 박상희, 이행렬(2005), “폐철도부지 활용 방안에 관한 사례연구”, 『상명대학교 산업과학연구』 18권 pp.1-15
 박진욱, 엄봉훈(2012), “지역 관광자원을 활용한 권역단위종합정비사업 기본계획 수립 : 청도군 남성현감꽃권역을 대상으로“, 『한국농촌계획학회지』 제18권 제3호 통권56호 pp.187-200
 박노천, 안승홍(2012). “경의선 장단역 증기기관차 이전지 기념공간 설계”, 『한국조경학회지』 제40권 4호 pp.51-61
 대한지방행정공제회(2012), “광주광역시 푸른길과 문화마을 만들기”, 『도시문제』 제47권 520호 pp.24-29
 강신겸(2011), “문화관광을 통한 수변공간 및 근대역사자원 재생 전략-나주 영산포를 중

심으로” 『전남대학교 지역개발연구소 지역개발연구』 제43권 1호 pp.129-143

이재준, 김도영, 박상철(2013), “역사문화자원을 활용한 마을만들기 사례분석 연구-일본 나오시마와 수원시 행궁동 사례를 중심으로” 『국토지리학회지』 제47권 1호 pp.23-35

김효중(2012), “관광지 스토리텔링이 관광객 만족 및 행동의도에 미치는 영향-장소성 인식을 조절효과로”, 『관광경영연구』 제53권 0호 pp. 117-42.

이병훈(2012), “스토리텔링구현을 통한 농촌관광마을에서의 장소성 확보-개실마을의 사례를 중심으로”, 『농촌계획』 제18권 1호 pp. 47-57.

이혁진, 최성환(2013), “일본 돗토리현(鳥取縣)의 지역관광에 관한 연구-돗토리, 구라요시, 요나고, 사카이미나토시를 중심으로”, 『한국사진지리학회지』 제23권 1호 pp. 107-19.

西山徳明・三村浩史(1990), “観光地域が主体的に発展できる観光活動設計条件に関する研究：岐阜県白川村萩町を事例として”, 『日本都市計画学会研究論文集』第25巻

· 학위논문

김경찬(2008), “농촌관광마을의 지역여건 및 공간특성에 관한 연구-사례마을의 비교분석을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

김지나(2011), “지역 공간 스토리텔링의 중층구조에 대한 연구-충북 제천시를 사례로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

구본섭(2009), “도시재생을 위한 산업유산 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 IT 디자인 대학원 석사학위논문

김은성(2013. 02). “대전 원도심 내 지역문화자원과 연계한 충남도청이전부지 문화적 활용방안 및 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

박만식(2010), “군산화물역 선형공원 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

박재민(2013), “장소기억으로 해석한 근대 산업경관-근대 상업도시 장항을 사례로”, 서울대학교 환경대학원 박사학위논문

박휘(1999), “생태관광 도입을 통한 동강의 지속가능한 발전계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

성상엽(2010), “도시재생을 위한 경춘선 폐선지역 활용방향에 관한 연구”, 서울과학기술대학교 석사학위논문

심현남(2011), “안동시 낙동강유역 문화경관을 이용한 탐방로 계획”, 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사학위논문

양희은(2013), “인천 배다리 지역 생활·역사문화를 반영하는 에코뮤지엄 계획”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

우서희(2011), “경전선 철도노선을 활용한 슬로트레인 계획 및 설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

이재희(2008), “구 장항역 주변 철도유희부지를 활용한 조경설계”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

이형섭(2011). “장흥 관광지 활성화를 위한 미디어 아트 정원 설계“, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

정광조(2011), “폐선부지를 활용한 트레일 계획 : 구 경춘선 청평역-김유정역을 중심으로”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

한기홍(2005), “경춘선 폐선부지 조경설계 : 성북역 - 화랑대역 구간”, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문

· 웹사이트

국토교통 전자정보관 <http://www.codil.or.kr:8080/newcodil/main/main.jsp>

그 시절 6070 <http://blog.daum.net/tonio66/11844085>

네이버 라이브러리 <http://library.navercorp.com/main.nhn>

문화체육관광부 <http://www.mcst.go.kr>

온나라 부동산정보 통합포털 <http://www.onnara.go.kr>

양주시청 <http://www.yangju.go.kr>

양주시문화관광 <http://www.tour.yangju.go.kr>

철도청 <http://www.korail.com>

추억의 송추역 <http://blog.naver.com/gusaksji?Redirect=Log&logNo=40094112185>

한국 협동조합창업경영지원센터 <http://www.kcdc.co.kr>

행정안전부 <http://www.mospa.go.kr>

CASSIOPEIA의 철도이야기 <http://jtinside.tistory.com>

LANDEZINE <http://www.landezine.com>

Abstract

Revitalization Plan for Song-chu Railway village with Local Tourism Strategy

Graduate School of Environmental Studies, Seoul National Univ.:

Kim, Suk-Won

Academic supervisor: Son, Yong-Hoon

Since the mid-1900s through the process of modernization, various industries were booming with conjunction and industrial cities began to be built all over the country. However, Among the changes that heavy industry is gradually reduced from the 1980s and facilities industrial city began to lose its functions. Also, they were beginning to recognize as an industry resources to have traces of the era of 1990s and began to be studied to re-use. In these studies, instead of seeing only as a source of social common industry resources, researchers have been recognized as a resource of the re-creation of local industry base for new industry creation and a symbol of the region but also regional revitalization. Thus, rail transport is the type of facility that has the era of the industrial age and one of the leading cause of our country led to changes in the urban and industrial structure so far. As Kyung-in Railway connecting Seoul and Incheon was opened in 1899, transport system began to take major changes such as nationwide unit, rail transport, plays a role of their own in the most important facility to the development of the transportation industry and currently. However at present, because of common reasons such as aging over time, the development of a more convenient transportation, internal circumstances of Railroad, reason of the measures of the government, and opening of the KTX(high-speed rail), some railway has not been operated and changed to the abandoned site.

Operating railway had mean that connecting the town and the city. But as loss

of original function over the time, not only physical space remains but also most of residents, who living on-site nearby, begun to move out because they lost afford life. but some residents still live and be left in place up to now. In other words, if the train is operated in the past, it is significant it. Railway is operated for the purpose of tourism for the tourist spot via a variety of mountain, valley, and amusement parks. Further, The railway for transporting industrial goods and industrial produced in the area was operated. After all, residential and commercial facilities was being built naturally near by the station after becoming that station was built train through. Also, many people came and naturally gathered. Train facility had entered into a close relationship with the place and history, in that area like this.

Therefore, the researcher have developed a tourism plan for that location. By the research of a local unit of Song-chu Station zone, which is one of the Seoul Suburban-line and was operated in order to visit the amusement park of a large number are distributed in suburban areas in 1960-70's. Also The researcher tried to studying the object is to establish the activation range of the region. In order to derive the attractiveness of the area, and selecting a utilization element, the researcher performed physical analysis of Song-chu Station zone. In addition, the analysis was focused on the history, the location of a regional basis. Not only was read the idea of residents, and it was to grasp the situation of the stake-holders. Since revitalize the Song-chu station area in this study, the researcher offered suggestions such as the following.

First of all, Song-chu region had a characteristic and history of "tourist destinations in the metropolitan area" when Seoul Suburban-line was operated at that time. So, the researcher discussed existing methodologies of urban development "green tourism" and "eco-museum" in this and applied to establish the concept of "Local Tourism Strategy" that can be applied to the whole area then Song-chu Station. Further, it is set to a range of space utilization physical region community organizations are possible.

Secondly, in this paper, the researcher read the idea of stake-holders historical,

location and characteristics, to date from the 1960s, this area has. After that, it was proposed that the establishment "Song-chu Railway Village cooperative society(tentative name)" by the will of its inhabitants themselves embody the future.

Third, as a "Local tourism information center" Song-chu station has the role, the researcher propose physical space utilization. this makes that not only to take advantage of communication space for residents and visitors but this has become possible to travel the local unit. the researcher also created a program that can through the cooperation of mainly local resources by organizing a "Local tourism community" Which provided Various such as seasonal, age, various experiences.

The result of this study; 'Revitalization Plan for Song-chu Railway Village with Local Tourism Plan' presents a recycling plan for facilities that have been left as a misfortune of aging now were. Through consolidated results; opinions of the residents, thinking of stake-holders, and the charm of Song-chu area the researchers read, the study presented a "process design", planning process to produce the result. So, when Korail(Korea Railway Company) and Yang-ju City is made to consider the use of Song-chu station, then this study is significant that it can be designed with the reference.

Keyword: Regional Tourism Plan, Regional Resources, Seoul Suburbs Railway, Song-chu Station

Student No. : 2011-22339